



Vlaams
Parlement

stuk **1873** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 17 januari 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

houdende instemming
met de luchtvervoersovereenkomst
tussen Canada en de Europese Gemeenschap
en haar lidstaten,
ondertekend in Brussel op 17 december 2009

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	19
Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen	23
Advies van de Raad van State	37
Ontwerp van decreet	43
Bijlage: Nederlandse tekst van de luchtvervoersovereenkomst.....	47

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. De relaties tussen de Europese Unie en Canada

De Europese Unie (EU) en Canada zijn belangrijke internationale partners die nauwe economische, culturele en politieke banden hebben. De relatie wordt gekenmerkt door gemeenschappelijke waarden en gelijklopende mondiale doelstellingen. Zo werken de beide partners nauw samen op het vlak van globale uitdagingen zoals het leefmilieu, de klimaatverandering, de energieveiligheid en de regionale stabiliteit.

In 1976 ondertekenden de Europese Economische Gemeenschap (EEG) en Canada een kaderovereenkomst inzake de samenwerking op het vlak van economie en handel. Het was de eerste formele overeenkomst in haar soort die de EEG sloot met een geïndustrialiseerd partnerland.

De in 1990 aangenomen verklaring inzake trans-Atlantische betrekkingen verruimde de contacten met de invoering van een jaarlijkse top en bijeenkomsten op ministerieel vlak. Op de top van Ottawa in 1996 werden in een gezamenlijke politieke verklaring en een gemeenschappelijk actieplan nieuwe samenwerkingsgebieden aangeduid. In de loop der jaren vond de ondertekening plaats van verschillende overeenkomsten inzake de samenwerking op het vlak van douane, onderwijs en vorming, wetenschap en technologie, sanitaire maatregelen ter bescherming van de gezondheid van mens en dier en de handel in wijn en sterke drank.

Tijdens de top van Praag op 6 mei 2009 werd de start gegeven voor onderhandelingen over een allesomvattende economische en handelsovereenkomst (CETA). Ondertussen vonden al verschillende onderhandelingsrondes plaats. De EU en Canada willen een verregaande overeenkomst sluiten die alle elementen voor een modern handels- en investeringsklimaat bevat. Beide partijen willen ook een strategisch partnerschapsakkoord sluiten dat betrekking heeft op politieke samenwerking en dialoog.

In 2011 nam Canada de twaalfde plaats in op de lijst van handelspartners van de EU. De 27 EU-lidstaten exporteerden voor 29,6 miljard euro goederen naar Canada en voerden voor 22,8 miljard euro in. Machines, transportmateriaal en chemische producten zijn de belangrijkste verhandelde goederen. Ook de handel in diensten en de buitenlandse directe investeringen vormen een belangrijk onderdeel van de handelsbetrekkingen. De EU is na de Verenigde Staten (VS) de belangrijkste handelspartner van Canada met een aandeel van 10% van de totale buitenlandse en ook de tweede grootste investeerder.

2. Luchtvaart in Canada

De jongste jaren heeft Canada zijn luchtvaartbeleid geliberaliseerd. In november 2006 kondigde de regering een nieuw internationaal luchttransportbeleid aan dat de naam 'Blue Sky Policy' kreeg. Dit nieuwe beleid wil de welvaart van het land verhogen door kansen en jobs te creëren in verschillende economische sectoren, met inbegrip van de handel en het toerisme. Het moet de ontwikkeling van nieuwe markten en nieuwe diensten aanmoedigen en zorgen voor een groter concurrentievermogen. Voor de reiziger betekent dat meer keuzemogelijkheden op het vlak van bestemmingen, vluchten en routes. Het beleid verhoogt ook de kansen van de Canadese luchtvaartindustrie.

In navolging van zijn Blue Sky Policy voerde Canada onderhandelingen over luchtvervoersovereenkomsten met bijna 60 landen. Die overeenkomsten zorgden ervoor dat zowel Canadese als buitenlandse luchtvaartmaatschappijen nieuwe verbindingen inlegden of bestaande vluchten uitbreidden.

Uit het jaaroverzicht over 2011 'transportation in Canada' blijkt dat 26 van 1889 luchthavens deel uitmaken van het National Airports System (NAS). De NAS-luchthavens staan in voor 90% van alle passagiers- en vrachttrefiek. Toronto Pearson International Airport is de grootste Canadese luchthaven. De jongste 10 jaar werd voor meer dan 8 miljard US dollar geïnvesteerd in de infrastructuur. Tijdens de periode 2010-2011 werden 50 veiligheidsgerelateerde projecten gefinancierd voor een totaal bedrag van ruim 44 miljoen US dollar. De luchthavens stellen 200.000 mensen tewerk.

De wereldwijde crisis zorgde in 2009 voor een daling van zowel het aantal passagiers als de verhandelde vracht. Buitenlandse luchtvaartmaatschappijen als Olympic Airways, Czech Airlines, Aeroflot en Singapore Airlines zetten hun verbindingen met Canada stop. In 2010 en 2011 namen zowel het passagiers- als het vrachtvervoer opnieuw toe.

De luchtvaartmarkt wordt gedomineerd door Air Canada, de voormalige nationale luchtvaartmaatschappij, die in 1999 fuseerde met Canadian Airlines. De EU is na de VS de belangrijkste internationale luchtvaartmarkt voor Canada. Het Verenigd Koninkrijk is de belangrijkste bestemming in de EU, gevolgd door Frankrijk en Duitsland.

3. Het bestaande regelgevingskader voor luchtdiensten tussen de Europese Unie en Canada

In het verleden werden de regels voor internationaal luchtvervoer vastgelegd in bilaterale overeenkomsten tussen staten. Zo heeft Canada overeenkomsten gesloten met 19 EU-lidstaten. De overige acht lidstaten¹ hebben geen soortgelijke overeenkomst. België en Canada ondertekenden op 13 mei 1986 een overeenkomst ter vervanging van het op 13 augustus 1949 gesloten akkoord betreffende het luchtvervoer.

Die bestaande bilaterale overeenkomsten laten luchtvaartmaatschappijen, passagiers en expediteurs niet toe de voordelen van open markten volledig te benutten. Bovendien is er een aanzienlijk verschil tussen de overeenkomsten onderling. Aangezien niet alle overeenkomsten even liberaal zijn inzake de toegestane vrijheden en capaciteit, is het kader voor luchtdiensten niet evenwichtig. Bepaalde overeenkomsten leggen de capaciteit voor directe verbindingen vast, beperken het aantal luchtvaartmaatschappijen die kunnen worden aangewezen of bevatten tariefbepalingen. Deze verschillen hebben tot gevolg dat niet alle luchtvaartmaatschappijen uit de EU-lidstaten dezelfde kansen hebben. De tariefbepalingen in de overeenkomsten met Canada behoren tot de meest gedetailleerde en complexe ter wereld. De bestaande overeenkomsten bevatten ook beperkingen inzake nationaliteit die het Hof van Justitie van de EU onwettig heeft bevonden.

De zogenaamde 'open skies'-arresten van 5 november 2002 van het Hof van Justitie vormden het uitgangspunt voor het externe luchtvaartbeleid van de Europese Gemeenschap (EG), (thans Europese Unie, EU). In deze arresten oordeelde het Hof dat de lidstaten de communautaire wetgeving hebben overtreden omdat zij in hun bilaterale luchtvervoersovereenkomsten met de VS start- en landingsrechten reserveerden voor hun nationale luchtvaartmaatschappijen.

De voorliggende overeenkomst zal op het ogenblik van haar definitieve inwerkingtreding de verschillende bilaterale overeenkomsten vervangen. Tijdens haar voorlopige toepassing zullen de bilaterale overeenkomsten worden geschorst.

4. Ontstaan van de overeenkomst

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie heeft in oktober 2007 de Europese Commissie gemachtigd te onderhandelen met Canada over een uitgebreide overeenkomst inzake luchtvervoer. De doelstelling van het onderhandelingsmandaat was de totstand-

¹ Cyprus, Estland, Letland, Litouwen, Luxemburg, Malta, Slovenië en Slowakije.

brenging van een open luchtvaartruimte tussen de EU en Canada. Dit betekent dat er één markt voor luchtvervoer moet komen met vrije investeringsmogelijkheden en onbeperkte luchtdiensten voor Europese en Canadese luchtvaartmaatschappijen.

De onderhandelingen gingen van start in Brussel op 27 november 2007. Er volgden onderhandelingsrondes in Ottawa (februari 2008), Brussel (april 2008) en Toronto (september 2008). De Europese Commissie berichtte op 6 oktober 2008 aan het Speciaal Comité van de Raad dat de onderhandelingen volgt, dat er een ruime overeenstemming werd bereikt over een ontwerp van overeenkomst. Op 30 november 2008 werd de ontwerpovereenkomst geparafeerd.

Op 17 februari 2009 nam de Commissie voorstellen aan in verband met het besluit van de Raad inzake de ondertekening, de voorlopige toepassing en het sluiten van de overeenkomst. Op 25 maart 2009 heeft het Comité van de Permanente Vertegenwoordigers bij de EU (COREPER) de ontwerpovereenkomst en het ontwerpbesluit inzake de ondertekening en de voorlopige toepassing van de overeenkomst besproken.

Niettegenstaande de algemene instemming met de ontwerpovereenkomst was er nog een aantal specifieke bedenkingen met betrekking tot het mechanisme voor de geleidelijke beschikbaarheid van verkeersrechten, de taken van het Gemengd Comité, de beveiliging van de luchtvaart, de belasting op brandstoffen, de omzetbelasting op invoer en de bilaterale overeenkomsten. Er werd voorgesteld bij de ondertekening van de overeenkomst een aantal verklaringen van de EG en haar lidstaten af te leggen.

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie hechtte tijdens zijn vergadering op 30 en 31 maart 2009 zijn goedkeuring aan het voorstel tot ondertekening. De Europees-Canadese top keurde de overeenkomst goed op 6 mei 2009.

Met de inwerkingtreding van het verdrag van Lissabon is het aantal gevallen uitgebreid waarvoor de goedkeuring van het Europees Parlement vereist is voor het sluiten van internationale overeenkomsten. Luchtvaartakkoorden vallen onder deze categorie, aangezien zij een terrein bestrijken waarop de gewone wetgevingsprocedure van toepassing is. Op 24 maart 2011 hechtte het Europees Parlement zijn goedkeuring aan het sluiten van de overeenkomst.

5. Belang van de overeenkomst

Zoals de Commissie in de mededeling ‘Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap’ van 11 maart 2005 uiteenzette, hebben specifieke overeenkomsten met bepaalde derde landen een aanzienlijke toegevoegde waarde. Zij scheppen nieuwe kansen op economisch vlak door de opening van zoveel mogelijk markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien bevorderen zij de samenwerking op het vlak van regelgeving en harmonisering van de regelgeving, waardoor zij de beste manier zijn om eerlijke mededinging en een hoog niveau van veiligheid, beveiliging en milieubescherming te garanderen. De Europese Commissie heeft daarom voorgesteld gerichte onderhandelingen te openen om in de belangrijkste regio's van de wereld uitgebreide luchtvaartovereenkomsten te sluiten en zodoende de kansen van het Europese bedrijfsleven te vergroten, eerlijke mededinging te garanderen en tegelijk de internationale burgerluchtvaart te hervormen.

Waarnemers spraken van een historische ‘open luchtruim’-overeenkomst tussen de EU en Canada, die reizigers een ruimere keuze en lagere prijzen biedt. Toch waarschuwden zij dat luchtvaartmaatschappijen door de crisis niet ten volle zouden kunnen genieten van de voordelen. Zij gaven aan dat de meeste Europese maatschappijen nieuwe verbindingen met Canada niet zien zitten, en dat Air Canada het moeilijk heeft om te vliegen op andere

Europese luchthavens dan de grote centra zoals Londen, Parijs en Frankfurt. Toch spraken de Canadese luchtvaartmaatschappijen hun tevredenheid uit over de nieuwe overeenkomst.

Cijfers van Eurostat tonen aan dat het luchtverkeer tussen de EU en Canada verdubbelde tijdens de periode 2000-2005. In 2007 reisden 9 miljoen passagiers tussen beide partners. Volgens een economische studie die in opdracht van de Europese Commissie werd uitgevoerd, kan een 'open luchtruim'-overeenkomst tijdens het eerste jaar na haar inwerking-treding zorgen voor een toename met een half miljoen passagiers. Een open luchtvaart-ruimte zal ook minstens 72 miljoen euro aan voordelen voor de consumenten opleveren en voor 3700 nieuwe jobs zorgen. De overeenkomst zou de trans-Atlantische banden op economisch gebied verder versterken en de luchtvervoerovereenkomst tussen de EU en de VS aanvullen. Ten slotte kan de voorliggende overeenkomst een mijlpaal betekenen op weg naar een internationale hervorming van het regelgevingskader voor de luchtvervoers-sector.

Tijdens het debat in het Europees Parlement noemden de parlementsleden de luchtvervoersovereenkomst tussen de EU en Canada een voorbeeld voor het sluiten van soortgelijke overeenkomsten. In de toelichting bij de goedgekeurde wetgevingsresolutie wordt de overeenkomst de meest ambitieuze vervoersovereenkomst tussen de EU en een grote wereldpartner genoemd.

Sinds midden juni 2010 verzorgt Air Canada opnieuw vluchten tussen Canada en België. Door de toetreding van Brussels Airlines tot de groep Star Alliance, waarvan Air Canada één van de stichtende leden is, zijn codesharingsvluchten mogelijk. De chartermaatschap-pij Air Transat vliegt tussen Brussel en Montreal en de Indiase maatschappij Jet Airways doet Brussel aan op zijn luchtverbinding met Toronto.

6. Inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst voorziet in een geleidelijke invoering van verkeersrechten en investeringsmogelijkheden, alsook in verregaande samenwerking op een aantal gebieden, waar-onder veiligheid, beveiliging, sociale zaken, consumentenbelangen, milieu, luchtverkeer-beheer, staatssteun en concurrentie. Luchtvaartmaatschappijen van de EU kunnen van elke plaats in Europa rechtstreeks naar Canada vliegen. Alle beperkingen ten aanzien van luchtroutes, prijzen of het aantal wekelijkse vluchten tussen Canada en de EU worden opgeheven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen commerciële overeenkomsten zoals code sharing sluiten, en hun tarieven vaststellen overeenkomstig de mededingingsregels.

De overeenkomst is baanbrekend omdat zij alle mogelijke facetten van de luchtvaart raakt. Net zoals de overeenkomst tussen de EU en de VS die op 25 en 30 april 2007 werd onder-tekend, heeft ook de overeenkomst met Canada een ruime werkingssfeer, die niet alleen verkeersrechten, maar ook een aantal begeleidende maatregelen omvat. Een belangrijk verschil is evenwel dat de overeenkomst met Canada voorziet in een duidelijke routekaart inzake de mate van openstelling van de markt die de partijen in elke fase moeten verlenen (bijlage 2). Zo bepaalt de overeenkomst bijvoorbeeld dat er in de vierde fase een volledig open luchtvaartruimte moet zijn tussen de beide partijen, zonder beperkingen inzake ver-keersrechten of investeringen.

De overeenkomst wordt toegepast in vier fases. Elke fase is afhankelijk van de toekenning van meer investeringsvrijheid door de partijen.

De eerste fase is van toepassing in geval van buitenlandse zeggenschap over in totaal 25% van een luchtvaartmaatschappij, zoals dat gold op het moment waarop de onderhande-lingen werden afgerond. Luchtvaartmaatschappijen mogen onbeperkt diensten aanbieden

tussen willekeurig welk punt in Europa en om het even welke luchthaven in Canada. Er gelden geen beperkingen meer voor het aantal luchtvaartmaatschappijen die tussen de EU en Canada vliegen, noch voor het aantal diensten dat elke maatschappij mag verzorgen. Vrachtvliegtuigen mogen verder vliegen naar derde landen.

De tweede fase gaat in zodra Canada de nodige maatregelen heeft getroffen waardoor Europese investeerders de mogelijkheid krijgen zeggenschap te verwerven over in totaal 49% van de stemgerechtigde belangen in de Canadese luchtvaartmaatschappijen. Dan komen er bepaalde additionele rechten beschikbaar, zoals het recht van exploitanten van goederendiensten om diensten aan te bieden aan derde landen vanaf het grondgebied van de andere partij zonder verbinding van hun punt van herkomst (de zogenaamde zevende vrijheid). Canada heeft deze mogelijkheid in maart 2009 ingevoerd.

De derde fase start zodra beide partijen investeerders toestaan om op elkaars markten nieuwe maatschappijen op te zetten en te controleren. Dan mogen passagiersvluchten naar derde landen worden aangeboden.

De vierde fase betreft de creatie van een open luchtvaartruimte, zonder de specifieke resterende beperkingen inzake investeringen en verkeersrechten, met inbegrip van rechten inzake cabotage².

Beide partijen komen overeen om nauw samen te werken om de klimaatveranderingseffecten van de luchtvaart te verminderen. Op het gebied van veiligheid en zekerheid voorziet de overeenkomst in wederzijdse erkenning van normen en in 'one-stop security' (dit wil zeggen dat transfer- en transitpassagiers, bagage en goederen niet aan extra veiligheidsmaatregelen moeten worden onderworpen). De overeenkomst bevat ook specifieke bepalingen ter verbetering van de consumentenrechten, zoals de afspraak dat de partijen elkaar zullen raadplegen teneinde hun aanpak op punten als compensatie van instapweigering, maatregelen inzake toegankelijkheid en terugbetalingen aan passagiers, zoveel mogelijk op elkaar af te stellen.

Een aantal bepalingen is erop gericht het ondernemingsklimaat voor luchtvaartmaatschappijen te verbeteren met betrekking tot douanerechten en heffingen, toegang tot geautomatiseerde boekingssystemen, afschaffing van capaciteitsbeperkingen en indieningsvereisten, liberalisering van de grondafhandeling, volledige vrijheid van prijszetting, versoepeling van de eisen inzake statistische registratie, meer vrijheid voor franchising, branding en leasing met bemanning. De overeenkomst bevat krachtige maatregelen om te garanderen dat luchtvaartmaatschappijen niet te maken krijgen met discriminatie op het vlak van de toegang tot infrastructuur of overheidssubsidies.

Tot slot voorziet de overeenkomst in de oprichting van een Gemengd Comité dat toezicht houdt op de uitvoering van de overeenkomst en geschillen tussen de partijen oplost.

Na de inwerkingtreding van het verdrag van Lissabon is de Europese Gemeenschap vervangen en opgevolgd door de Europese Unie. De rechten en verplichtingen van, en de verwijzingen in de overeenkomst naar de Europese Gemeenschap, zijn bijgevolg van toepassing op de Europese Unie.

7. Vlaamse bevoegdheden

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen (BWHI), zoals gewijzigd, zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, bevoegd voor “de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal”.

² Het binnenlandse vervoer door buitenlandse transporteurs.

Overeenkomstig artikel 6, §3, BWHI, is de federale overheid bevoegd voor:

- “4° de minimale technische veiligheidsnormen inzake het bouwen en onderhouden van [...] luchthavens en vliegvelden [...];
- 6° het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden, en voor de rechten die er betrekking op hebben.”.

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

Overeenkomstig artikel 6, §4, BWHI, is de federale overheid bevoegd voor:

- “3° het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen;
- 4° het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden.”.

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

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

Bij de beoordeling of de overeenkomst een gemengd karakter heeft, zijn vooral de verdragsartikelen 2, 6, 8, 11, 12, 13 en 18 van belang.

Met betrekking tot de bepalingen van verdragsartikel 2, kent het directoraat-generaal Luchtvaart de verkeersrechten toe. Dit gaat dus om een federale bevoegdheid op grond van artikel 6, §3, 6°, BWHI.

Op basis van artikel 6, §1, X, 7°, zijn de uitbaters van de regionale luchthavens evenwel bevoegd voor de operaties aan de grond (verdragsartikel 11).

Wat verdragsartikel 6 betreft, wordt het luchtwaardigheidscertificaat overeenkomstig de huidige reglementering gecontroleerd door het land waar dit is toegekend. Als er in België certificaten worden toegekend, is dit door het federale directoraat-generaal Luchtvaart. Het betreft hier dus geen gewestelijke bevoegdheid.

Daarentegen wordt de bevoegdheid tot grondaafhandeling (verdragsartikel 13) 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, 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.

Wat de verdragsartikelen 8 en 12 betreft, zijn er de ministeriële besluiten van respectievelijk 17 december 2003 (BS 31 december 2003) en 13 maart 2009 (BS 8 april 2009) die de luchthavenvergoedingen vaststellen 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 (artikel 12).

Wat artikel 18 in verband met het milieu betreft, behoren milieumaatregelen uiteraard eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

In de preambule spreken de partijen de wens uit om een luchtvaartstelsel te bevorderen dat is gebaseerd op de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen met een minimum aan overheidsbemoeienis en -regulering, en dat een maximaal voordeel oplevert voor passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en alle andere betrokkenen.

De verdragspartijen erkennen het belang van een efficiënt luchtvervoer voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen, en wensen hun luchtdiensten te verbeteren waarbij zij de hoogste graad van veiligheid en beveiliging willen garanderen. De partijen zijn vastbesloten de harmonisering van regels en benaderingen tot stand te brengen. Zij bevestigen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid, en wijzen op het belang van de consumentenbescherming.

Artikel 1. Titels en definities

In dit artikel staat een definitie van luchtvaartautoriteiten, luchtdiensten, overeenkomst, luchtvaartmaatschappij, partij (Canada of de EU-lidstaten en de EU, samen of afzonderlijk), verdrag (het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld in Chicago op 7 december 1944) en grondgebied (met een bepaling over de toepassing van de overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar).

Artikel 2. Verlening van rechten

Elke partij verleent de andere partij voor het verrichten van luchtvervoer door haar luchtvaartmaatschappijen het recht om:

- zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
- op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
- tijdens de in de overeenkomst gespecificeerde verbindingen op haar grondgebied te landen voor het afzonderlijk of gecombineerd ophalen of afhalen van passagiers, bagage en post;
- anderszins vermelde rechten uit te oefenen.

Artikel 3. Aanwijzing, vergunning en intrekking

Elke partij verleent, overeenkomstig haar wetten en regels, en met zo weinig mogelijk procedurele vertraging, de gevraagde vergunningen en toelatingen aan een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de andere partij.

Een partij mag de vergunningen of toelatingen inhouden, opschorten, aan voorwaarden verbinden of beperken. Zij kan ook de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken, wanneer die maatschappij de bepalingen niet naleeft, of wanneer op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden die niet billijk en concurrerend zijn en leiden tot een nadeel of schade voor haar luchtvaartmaatschappijen. Deze rechten worden enkel na overleg in het Gemengd Comité uitgeoefend, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is om inbreuken op de wet- en regelgeving te voorkomen of indien om veiligheids- of beveiligingsredenen maatregelen noodzakelijk zijn.

Artikel 4. Investerings

Elke partij staat toe dat onderdanen van de andere partij de volledige eigendom verkrijgen van haar luchtvaartmaatschappijen, voor zover de voorwaarden van bijlage 2 worden nageleefd.

Artikel 5. Toepassing van de wetgeving

Elke partij eist de naleving van haar wetten, regels en procedures met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied door luchtvaartmaatschappijen, passagiers, bemanningsleden en goederen, of met betrekking tot de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen. De luchtvaartmaatschappijen moeten een behandeling krijgen die niet minder gunstig is dan die welke eigen maatschappijen genieten.

Artikel 6. Veiligheid van de burgerluchtvaart

De partijen bevestigen het belang van nauwe samenwerking. Zij werken verder samen om informatie uit te wisselen, deel te nemen aan elkaars activiteiten inzake toezicht of dat toezicht gezamenlijk uit te oefenen, en om gezamenlijke projecten en initiatieven te ontwikkelen, ook met derde landen. De samenwerking gebeurt in het kader van de overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart die de EU en Canada op 6 mei 2009 in Praag ondertekenden.

Luchtwaardigheidscertificaten, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die de ene partij via haar luchtvaartautoriteiten heeft afgegeven of geldig verklaard, worden door de andere partij en haar overheden als geldig erkend voor de exploitatie van de desbetreffende luchtdiensten.

Indien de voorrechten of voorwaarden van de vergunningen of certificaten een verschil toestaan dat kleiner is dan de in het verdrag van Praag vastgelegde minimumnormen, of indien de luchtvaartautoriteiten andere of strengere normen toepassen, kan een partij overleg vragen in het Gemengd Comité. De partijen streven naar een wederzijdse aanvaarding van elkaars certificaten en vergunningen.

Elke partij of haar luchtvaartautoriteiten mogen de andere partij of haar autoriteiten vragen overleg te plegen over de veiligheidsnormen en -voorschriften.

Elke partij aanvaardt dat luchtvaartuigen door de autoriteiten van de andere partij aan een platforminspectie mogen worden onderworpen. Indien die inspectie een negatief resultaat oplevert, stellen de autoriteiten van de betrokken partij die van de andere partij daarvan in kennis. Indien binnen een termijn van 15 dagen geen corrigerende maatregelen worden getroffen, kan de exploitatievergunning of de technische machtiging worden ingetrokken, opgeschort of beperkt, of kunnen de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij op een andere manier worden opgeschort of beperkt. Hetzelfde geldt indien de toegang tot het luchtvaartuig wordt geweigerd of met het oog op het afwenden van een acute bedreiging voor de veiligheid van de burgerluchtvaart.

Artikel 7. Beveiliging van de burgerluchtvaart

De partijen herbevestigen dat hun plicht om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen terreurdaaden, een integrerend deel van de overeenkomst uitmaakt. De partijen handelen volgens de bepalingen van alle multilaterale overeenkomsten inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die voor hen bindend zijn.

Op verzoek verlenen de partijen elkaar de nodige bijstand om wederrechtelijke daden en alle bedreigingen van de burgerluchtvaart te voorkomen.

De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) heeft vastgesteld, voor zover deze bepalingen van toepassing zijn op de partijen. Elke partij stemt ermee in dat de exploitanten van luchtvaartuigen mogen worden verplicht de bepalingen inzake beveiliging na te leven.

De partijen streven naar een wederzijdse erkenning van elkaars beveiligingsnormen en naar een samenwerking inzake kwaliteitscontrole. Zij komen overeen de basisvoorwaarden vast te stellen voor het toepassen van eenmalige veiligheidscontroles. Hiertoe stellen zij administratieve regelingen vast die overleg mogelijk maken.

De partijen werken samen inzake beveiligingsinspecties via het opzetten van mechanismen voor de wederzijdse uitwisseling van informatie over de resultaten van die inspecties.

In geval van kaping of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van een luchtvaartuig, zijn passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatievoorzieningen, verlenen de partijen elkaar bijstand door de communicatie te vergemakkelijken en maatregelen te treffen om snel en veilig een einde te maken aan het incident of de dreiging.

Er is overleg mogelijk indien de ene partij redenen heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de verdragsbepalingen.

Indien een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te treffen, moet zij de mogelijke nadelige economische en operationele gevolgen voor de luchtdiensten inschatten.

Artikel 8. Douanerechten, -belastingen en -heffingen

Elke partij stelt de luchtvaartuigen die door de maatschappijen van de andere partij worden gebruikt, hun normale uitrustingsstukken, brandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, gronduitrusting, reserveonderdelen, boordvoorraad en andere zaken die uitsluitend zijn bestemd voor of worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud, vrij van invoerbepalingen, belasting op onroerende goederen en vermogens, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en heffingen die worden opgelegd door de partijen en niet zijn gebaseerd op de kosten van dienstverlening.

Elke partij verleent ook vrijstelling van belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en lasten, met uitzondering van de lasten die zijn gebaseerd op de kosten van dienstverlening, voor boordvoorraden, gronduitrusting en reserveonderdelen, motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden, en gedrukt materiaal, met inbegrip van vliegtuigtickets, ticketomslagen, vrachtbrieven en reclamemateriaal.

De overeenkomst wijzigt niet de bepalingen van de verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal die EU-lidstaten en Canada hebben gesloten.

Artikel 9. Statistieken

De partijen verstrekken elkaar statistische informatie die vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van luchtdiensten. Zij werken daartoe samen in het Gemengd Comité.

Artikel 10. Consumentenbelangen

De partijen erkennen het belang van consumentenbescherming. Zij mogen maatregelen treffen of luchtvaartmaatschappijen op een niet-discriminerende basis verplichten maatregelen te treffen inzake:

- voorschriften ter bescherming van voorschotten betaald aan een luchtvaartmaatschappij;
- initiatieven ter compensatie van instapweigering;
- terugbetaling aan passagiers;
- bekendmaking van de identiteit van de maatschappij die het luchtvaartuig exploiteert;
- de financiële draagkracht van hun eigen maatschappijen;
- de verzekering tegen aansprakelijkheid voor verwondingen van passagiers;
- het vaststellen van maatregelen inzake toegankelijkheid.

De partijen raadplegen elkaar in het kader van het Gemengd Comité over kwesties die van belang zijn voor de consument, teneinde hun aanpak zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

Artikel 11. Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten

De partijen zien erop toe dat alle voorzieningen en diensten op een niet-discriminerende basis door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kunnen worden gebruikt. Zij treffen, in de mate van het mogelijke, alle redelijke maatregelen om de effectieve toegang tot voorzieningen en diensten te garanderen, onverminderd juridische, operationele en fysieke beperkingen, en om de transparantie van de procedures te verzekeren.

De partijen zien erop toe dat hun procedures, richtsnoeren en regels voor het beheer van de slots op de luchthavens, op een transparante, doeltreffende en niet-discriminerende wijze worden toegepast.

Artikel 12. Heffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten

De heffingen voor het gebruik van luchtnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten, luchthavens, burgerluchtvaartbeveiligingsdiensten en bijhorende voorzieningen moeten correct, redelijk, kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn, en worden gespreid over alle categorieën van gebruikers. De voorwaarden waaronder de gebruikersheffingen worden opgelegd, mogen niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die elke andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

De partijen moedigen de bevoegde autoriteiten en luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen aan overleg te plegen en informatie uit te wisselen. Die autoriteiten moeten de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van elk voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen.

Tijdens een arbitrageprocedure wordt geen enkele partij geacht een verdragsbepaling te hebben overtreden, tenzij zij nalaat een evaluatie uit te voeren van de heffing of praktijk waartegen een klacht is ingediend, of zij, na de evaluatie, nalaat de heffing of praktijk te corrigeren.

Artikel 13. Commercieel kader

Elke partij biedt de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de gelegenheid om de luchtdiensten waarop de overeenkomst betrekking heeft, aan te bieden. Zij geeft alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de toelating de frequentie en capaciteit te bepalen van de luchtdiensten die zij op basis van commerciële overwegingen aanbieden.

Elke luchtvaartmaatschappij mag toetreden tot coöperatieve regelingen met het oog op het verlenen van luchtdiensten op gespecificeerde routes onder eigen code of onder die van een andere luchtvaartmaatschappij. Een partij mag de maatschappijen die bij codesharingsregelingen zijn betrokken, verplichten houder te zijn van vergunningen voor de onderliggende route. Zij mag de toestemming voor codesharingsdiensten niet weigeren op grond van het feit dat een luchtvaartmaatschappij niet het recht heeft om vervoer te verrichten onder de codes van andere maatschappijen. De partijen verplichten de maatschappijen die bij codesharingsregelingen zijn betrokken, om de passagiers in kennis te stellen van de exploitant en van de vervoerswijze.

Luchtvaartmaatschappijen mogen op basis van wederkerigheid zelf de grondaafhandeling verzorgen, die diensten laten uitvoeren door een gemachtigde agent of grondaafhandelingsdiensten verzorgen voor andere maatschappijen die op deze luchthaven actief zijn, voor zover zij hiertoe zijn gemachtigd en dit verenigbaar is met de toepasselijke wet- en regelgeving. Enkel om redenen die betrekking hebben op de veiligheid of beveiliging van luchthavens, mogen beperkingen worden opgelegd aan de uitoefening van die rechten.

Elke partij verleent het recht op toegang en verblijf aan de vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. De maatschappijen kunnen de personeelsbehoeften invullen met eigen personeel of door gebruik te maken van de diensten van anderen. Zij kunnen ook hun kantoren vestigen. De vertegenwoordigers en personeelsleden van de maatschappijen moeten de wet- en regelgeving naleven.

Elke partij verleent luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de toelating om luchtvervoer te verkopen, kosten te betalen in de lokale munteenheid of in een andere vrij inwisselbare munteenheid, en ontvangen bedragen om te wisselen en naar het buitenland te transfereren.

Luchtvaartmaatschappijen die gecombineerde diensten voor passagiers- of goederenvervoer aanbieden, kunnen gebruikmaken van vervoer te land of over zee, in combinatie met luchtdiensten.

Luchtvaartmaatschappijen mogen hun prijzen vrij bepalen op basis van vrije en eerlijke mededinging. Zij mogen luchtdiensten verlenen overeenkomstig een franchising- of brandingregeling met bedrijven, en luchtdiensten aanbieden door gebruik te maken van luchtvaartuigen en bemanningen van andere luchtvaartmaatschappijen voor zover de luchtvaartautoriteiten daarvoor toestemming verlenen.

De partijen passen op een eerlijke en niet-discriminerende wijze hun respectieve wetten en regels toe inzake de werking van geautomatiseerde boekingssystemen op hun grondgebied.

De bepalingen van de artikelen 4 tot en met 15, 17 en 18 zijn eveneens van toepassing op chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten.

Artikel 14. Concurrentiekader

De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend kader voor de exploitatie van luchtdiensten. Zij erkennen eveneens dat het meest waarschijnlijk is dat luchtvaartmaatschappijen op een volledige commerciële basis zullen werken, zonder overheidssubsidies, als zij eerlijke concurrentiepraktijken hanteren.

Een partij kan opmerkingen indienen bij de andere partij als zij van mening is dat er op het grondgebied van die partij omstandigheden zijn die nadelig zijn voor een billijk en concurrerend kader en voor de exploitatie van luchtdiensten. Zij kan ook verzoeken om een bijeenkomst van het Gemengd Comité.

De partijen erkennen dat de samenwerking tussen hun concurrentieautoriteiten is vastgelegd in de overeenkomst inzake de toepassing van de concurrentiewetgeving die de EG en Canada in 1999 sloten.

Artikel 15. Luchtverkeersbeheer

De partijen werken samen aan oplossingen voor problemen in verband met veiligheidstoezicht en beleidskwesties met betrekking tot luchtverkeersbeheer teneinde de efficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken, de veiligheid te verbeteren en de capaciteit van de bestaande systemen te vergroten. Zij moedigen de verleners van luchtnavigatiediensten aan verder samen te werken om de systemen van beide partijen te integreren, het milieueffect van de luchtvaart te beperken en informatie te delen.

Artikel 16. Voortzetting van aanwijzingen en vergunningen

Een luchtvaartmaatschappij uit Canada of uit een EU-lidstaat die houder is van een geldige aanwijzing van haar regering krachtens een luchtvervoersovereenkomst met Canada die wordt vervangen door de voorliggende overeenkomst, wordt beschouwd als een maatschappij die is aangewezen om luchtdiensten te verlenen.

Luchtvaartmaatschappijen die houder zijn van een door de luchtvaartautoriteiten afgegeven vergunning of machtiging die op de datum van de inwerkingtreding van de overeenkomst geldig is, blijven in afwachting van een nieuwe of gewijzigde vergunning of machtiging, alle vermelde rechten genieten.

Artikel 17. Gemengd Comité

Het Gemengd Comité zal de bevoegde luchtvaartautoriteiten en andere instanties aanwijzen en contacten tussen hen vergemakkelijken. Het neemt beslissingen indien dit uitdrukkelijk is bepaald in de overeenkomst. Het moedigt de samenwerking tussen de partijen aan en neemt elke kwestie met betrekking tot de toepassing of werking van de overeenkomst, in overweging. Het Gemengd Comité moedigt samenwerking aan en ondersteunt uitwisselingen op deskundigenniveau over wet- of regelgevende initiatieven.

Het Gemengd Comité komt bijeen als dit nodig is, maar minstens eenmaal per jaar. Een partij kan een bijeenkomst vragen om oplossingen te vinden voor vragen inzake de interpretatie of toepassing van de overeenkomst en voor problemen die de andere partij heeft gesteld. Het Gemengd Comité neemt alle besluiten met eenparigheid van stemmen.

Artikel 18. Milieu

De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van het internationale luchtvervoersbeleid. Elke partij heeft het recht om binnen haar soeverein rechtsgebied passende maatregelen te treffen en toe te passen om het milieueffect te beperken, voor zover die maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

Bij de ontwikkeling van het luchtvaartbeleid moeten de kosten en baten van milieubeschermingsmaatregelen zorgvuldig worden afgewogen.

De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en in internationale besprekingen na te gaan wat het effect van de luchtvaart is op het milieu en de economie. Zij

moeten garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen in overeenstemming zijn met de doelstellingen van de overeenkomst.

Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de milieunormen worden gevolgd die zijn opgenomen in de bijlage bij het verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.

De partijen raadplegen elkaar over milieukwesties.

Artikel 19. Arbeidskwesties

De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van de overeenkomst op de arbeidsomstandigheden, de werkgelegenheid en de werkomstandigheden. Elke partij kan vragen dat die kwesties worden besproken in het Gemengd Comité.

Artikel 20. Internationale samenwerking

De partijen mogen het Gemengd Comité bijeenroepen over kwesties met betrekking tot luchtvervoer en internationale organisaties, mogelijke ontwikkelingen in relaties op het vlak van luchtvervoer en tendensen op het gebied van bilaterale en multilaterale regelingen.

Artikel 21. Arbitrage

Dit artikel beschrijft de regeling van geschillen tussen de partijen over de interpretatie of toepassing van de overeenkomst.

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

Artikel 22. Wijzigingen

De partijen kunnen wijzigingen overeenkomen op basis van raadplegingen in het Gemengd Comité.

Artikel 23. Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

De overeenkomst treedt in werking één maand na de laatste notificatie. Zij wordt voorlopig toegepast vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum waarop de laatste partij heeft meegedeeld dat haar interne procedure voor de voorlopige toepassing is afgerond.

Artikel 24. Beëindiging

Elke partij kan te allen tijde schriftelijk meedelen dat zij heeft besloten de overeenkomst te beëindigen. De overeenkomst eindigt één jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving.

Artikel 25. Registratie van de overeenkomst

De overeenkomst en eventuele wijzigingen worden geregistreerd bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties (VN).

Artikel 26. Verhouding tot andere overeenkomsten

De partijen overleggen in het Gemengd Comité indien zij partij worden bij een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale intergouvernementele organisatie, om te bepalen welke invloed die hebben op de voorliggende overeenkomst.

Tijdens de voorlopige toepassing worden de in bijlage 3 vermelde bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2. Bij de inwerkingtreding vervangt de overeenkomst de relevante bepalingen van de bilaterale overeenkomsten, met uitzondering van het bepaalde in bijlage 2.

Bijlagen

Bijlage 1 bevat een routekaart. Elke luchtvaartmaatschappij kan bij een vlucht of alle vluchten naar keuze onder andere vluchten exploiteren, vluchtnummers of verkeer combineren, bepaalde punten bedienen, landingen overslaan, een tussenlanding maken en doorvoervluchten verrichten, zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht om verkeer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens de overeenkomst.

Bijlage 2, deel 1, behandelt het eigendom van en het zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen. Luchtvaartmaatschappijen van een partij mogen op basis van wederkerigheid eigendom zijn van onderdanen van welke andere partij ook, voor zover dit is toegestaan uit hoofde van de Canadese nationale wetten en de regels voor buitenlandse investeringen. In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een EU-lidstaat berust de eigendom van en de zeggenschap over de maatschappij bij onderdanen van de lidstaten, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland. De maatschappij heeft een vergunning van de EU en haar hoofdkantoor is in een lidstaat gevestigd. Voor Canadese luchtvaartmaatschappijen geldt hetzelfde, maar dan op Canadees vlak.

Deel 2 gaat over de geleidelijke beschikbaarheid van verkeersrechten. Er geldt een andere regeling wanneer de onderdanen van de andere partij eigenaar zijn van en zeggenschap hebben over in totaal 25% dan wel 49% van de stemgerechtigde belangen in hun luchtvaartmaatschappijen. Bij het uitoefenen van die rechten genieten de maatschappijen operationele flexibiliteit.

Bijlage 3, deel 1, geeft een overzicht van de bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen Canada en de EU-lidstaten, die overeenkomstig artikel 26 worden opgeschort of vervangen door de voorliggende overeenkomst. Voor België betreft het de luchtvervoersovereenkomst die op 13 mei 1986 werd ondertekend.

Deel 2 van bijlage 3 geeft een opsomming van de beschikbare rechten. Belgische luchtvaartmaatschappijen die gecombineerde diensten voor passagiersvervoer of goederendiensten exploiteren, genieten verkeersrechten van de vijfde vrijheid tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de Verenigde Staten, ten oosten van en in Chicago en ten noorden van en in Washington D.C.

Verklaringen van de EU en haar lidstaten

De EU en haar lidstaten bevestigen met betrekking tot artikel 26, 2, dat de bepalingen in de overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van de in bijlage 3 vermelde geldende bilaterale overeenkomsten.

De EU en haar lidstaten verduidelijken dat de overeenkomst, en met name artikel 8, niet voorziet in vrijstelling van de belasting over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. Zij belet de lidstaten niet een belasting te heffen op brandstof voor binnenlandse vluchten of vluchten binnen de EU.

III. PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengd karakter en ondertekening

Het gemengde karakter van deze overeenkomst werd bij intrafederale consensus vastgelegd via een schriftelijke procedure binnen de Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB). Tijdens zijn vergadering van 28 april 2009 heeft de WGV de schriftelijke procedure bevestigd. Zowel de federale overheid als de gewesten zijn bevoegd. In de brief van 14 juli 2009 deelde de voorzitter van de ICBB mee dat de leden van de ICBB met betrekking tot het verslag geen enkel bezwaar hebben geformuleerd en dat het verslag bijgevolg definitief is goedgekeurd. Zodoende werd deze intrafederale beslissing uitvoerbaar.

De overeenkomst werd op 17 december 2009 ondertekend volgens formule 3 van de ICBB, dit wil zeggen één enkele handtekening in naam van het Koninkrijk België doch met vermelding van al de betrokken overheden onder de handtekening. Dit is de gebruikelijke formule voor de ondertekening door België van verdragen tussen de EU en derde landen.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen

De Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) bracht op 26 september 2012 advies 2012/24 uit over een aantal luchtvervoersovereenkomsten aangezien die verdragen dezelfde thematiek behandelen.

De Raad wijst erop dat de voorliggende overeenkomst behoort tot de derde pijler van het externe luchtvaartbeleid van de EU, namelijk het sluiten van allesomvattende overeenkomsten met andere regio's in de wereld die van duidelijk belang zijn voor de Europese luchtvaartsector. De Raad verwelkomt dat de overeenkomst met Canada een duidelijk tijdspad voor een gefaseerde openstelling van de luchtvaartruimte, bevat.

De Raad is van oordeel dat deze en andere luchtvervoersovereenkomsten kansen creëren op economisch vlak door de opening van diverse markten en de bevordering van investeringsmogelijkheden. Bovendien is de samenwerking op het vlak van regelgeving een goede manier om een eerlijker speelveld te creëren binnen de luchtvaartsector. Door een potentiële stijging van het aantal vluchten kunnen de luchtvervoersovereenkomsten bijdragen aan de Vlaamse ambitie om de luchthaven van Zaventem uit te bouwen als internationale toegangspoort in Vlaanderen zoals aangegeven in de beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken. Beleidsprioriteiten 2011-2012. De Raad verwijst ook naar het initiatief 'Vlaanderen in Actie' dat Vlaanderen tot een slimme draaischijf wil omvormen waarbinnen de luchthavens een belangrijke rol spelen.

3. Advies van de Raad van State

In zijn advies van 16 oktober 2012 met kenmerk 52.132/3 stelt de Raad van State dat naar Belgisch recht geen procedures voor de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag, bestaan. Krachtens artikel 167, §3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van de betrokken parlementen hebben verkregen. Volgens de Raad van State wordt met de voorlopige toepassing vooruitgelopen op de instemming met het verdrag door het Vlaams Parlement. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen. Bovendien kan een overeenkomst in het interne recht geen gevolg hebben vooraleer die instemming

is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden. Artikel 23, lid 2, van de overeenkomst is bijgevolg niet van toepassing voor België en zijn deelgebieden. De Raad van State raadt aan de instemmingsprocedure zo vlug mogelijk af te ronden.

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



**Ontwerp van decreet houdende instemming met
de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en
de Europese Gemeenschap en haar lidstaten,
ondertekend in Brussel op 17 december 2009**

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 luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009, 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



**ADVIES OVER DIVERSE
LUCHTVERVOERSOVEREENKOMSTEN**

Advies 2012/24

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>

INHOUD

Inhoud	26
1. Inleiding	27
2. Europese beleidscontext	27
3. Kernelementen van de luchtvervoersovereenkomsten.....	28
3.1. Het wijzigingsprotocol en de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst	28
3.1.1. Het wijzigingsprotocol	28
3.1.1. De VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst	30
3.2. De Canada-EU-overeenkomst	31
3.3. De luchtvaartovereenkomsten met Georgië en Jordanië	32
4. Belang voor Vlaanderen	32
5. Conclusie	34

1. INLEIDING

Tijdens haar vergadering van 25 mei 2012 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan de ontwerpen van decreet houdende instemming met:

- het wijzigingsprotocol, ondertekend in Luxemburg op 24 juni 2010 (hierna: “het wijzigingsprotocol”), tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007 (hierna: “de VS-EU Open Skies-overeenkomst”);
- de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen ten eerste, de VS, ten tweede, de Europese Unie en haar lidstaten, ten derde, IJsland en ten vierde, het Koninkrijk Noorwegen, ondertekend in Luxemburg op 16 juni 2011 en in Oslo op 21 juni 2011 (hierna: “de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst”), en de aanvullende overeenkomst tussen ten eerste, de Europese Unie en haar lidstaten, ten tweede, IJsland, en ten derde, het Koninkrijk Noorwegen, betreffende de toepassing van de VS-EU Open Skies-overeenkomst (hierna: “de aanvullende overeenkomst”);
- de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009 (hierna: “de Canada-EU-overeenkomst”);
- de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, ondertekend in Brussel op 2 december 2010 (hierna: “de luchtvervoersovereenkomst met Georgië”);
- de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 december 2010 (hierna: “de luchtvervoersovereenkomst met Jordanië”).

De Vlaamse Regering gelastte de Minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken, hierover het advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (hierna: “de Raad”) in te winnen. Aangezien deze dossiers betrekking hebben op dezelfde thematiek, nl. luchtvervoersovereenkomsten, opteerde de Raad ervoor om één advies uit te brengen. Na bespreking op zijn vergaderingen van 26 juni en 3 september 2012 keurde de Raad dit advies goed.

De Raad plaatst deze verdragen eerst in de Europese beleidscontext, gaat vervolgens in op enkele kernelementen van de verschillende luchtvervoersovereenkomsten en bekijkt ten slotte het belang voor Vlaanderen.

2. EUROPESE BELEIDSCONTEXT

De Raad schetste in zijn advies 2012/23 over de multilaterale overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Bulgarije, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië, Roemenië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo (UNMIK) betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte reeds de Europese

beleidscontext.¹ Zoals aangehaald in dat advies is het externe luchtvaartbeleid van de EU opgebouwd rond drie hoekstenen: (i) het afsluiten van horizontale overeenkomsten waarin de bilaterale overeenkomsten tussen het land in kwestie en de afzonderlijke EU-lidstaten conform het Europees gemeenschapsrecht worden gemaakt, (ii) het tot stand brengen van het Gemeenschappelijke Europese Luchtruim met buurlanden van de EU tegen 2010 en (iii) het sluiten van allesomvattende overeenkomsten met andere regio's in de wereld die van duidelijk belang zijn voor de Europese luchtvaartsector.² Terwijl het wijzigingsprotocol, de VS-EU-IJsland-Noorwegen overeenkomst en de Canada-EU overeenkomst behoren tot de derde pijler van het externe EU-luchtvaartbeleid, behoren de luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië tot de tweede pijler.

3. KERNELEMENTEN VAN DE LUCHTVERVOERSOVEREENKOMSTEN

3.1. Het wijzigingsprotocol en de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst

3.1.1. Het wijzigingsprotocol

De Raad bracht in 2009 reeds een advies uit over de VS-EU Open Skies-overeenkomst van 2007.³ Deze eerste fase-overeenkomst verleent aan Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht om van het even welke luchthaven in de EU naar om het even welke luchthaven in de VS te vliegen, alsook deze vluchten te verbinden met punten in derde landen. Het is bovendien een Europese overeenkomst die de bestaande bilaterale luchtvervoersakkoorden tussen de VS en de EU-lidstaten vervangt. Tijdens de onderhandelingen kon niet op alle punten overeenstemming bereikt worden. Artikel 21, tweede lid, van de VS-EU Open Skies-overeenkomst omschrijft deze punten die onderwerp zouden zijn van een tweede onderhandelingsfase. De Raad achtte het in zijn advies noodzakelijk dat via een tweede overeenkomst het onevenwicht tussen de EU en de VS inzake cabotage (binnenlands vervoer door buitenlandse transporteurs), eigendom en controle teniet wordt gedaan. Bovendien verdiende de ecologische pijler en met name de kwestie van (handel in) emissierechten van het trans-Atlantische luchtvervoer volgens de Raad de nodige aandacht.

De tweede fase van de onderhandelingen binnen het streven naar een Open Luchtvaartruimte tussen de EU en de VS ging van start op 15 mei 2008. Na acht onderhandelingsrondes nam de Raad van transportministers op 24 juni 2010 officieel het wijzigingsprotocol aan. Op 24 maart 2011 hechtte het Europees Parlement zijn goedkeuring aan het sluiten van het wijzigingsprotocol. In haar oorspronkelijke versie werd de VS-EU Open Skies-overeenkomst vanaf 30 maart 2008 voorlopig toegepast, in de versie van het wijzigingsprotocol is zij sinds 24 juni 2010 op voorlopige basis van toepassing. De Raad stelt vast dat het wijzigingsprotocol tegemoet komt aan verschillende hogergenoemde bekommernissen, maar de verwachtingen niet geheel inlost.

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

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

³ SARiV, *Briefadvies over het voorontwerp van decreet houdende instemming met de overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, ondertekend te Brussel op 25 april 2007*, Advies 2009/7, 30 januari 2009.

De partijen bereikten een akkoord over twee van de vijf punten die nog open stonden na het sluiten van de VS-EU Open Skies-overeenkomst⁴: 1) de effecten van milieumaatregelen en infrastructuurbeperkingen op de uitoefening van markttoegang, en 2) de uitbreiding van de toegang (door buitenlandse luchtvaartmaatschappijen) voor passagiers en vrachtdiensten die met overheidsgeld plaatsvinden. Over de volgende drie onderwerpen werd geen volledige overeenstemming bereikt: 1) verdere liberalisering van markttoegang⁵, 2) uitbreiding van investeringsmogelijkheden, waardoor het mogelijk zou zijn geworden voor Europese maatschappijen om een meerderheidsaandeel te verwerven en zeggenschap te krijgen in een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij⁶ en 3) inhuur van vliegtuigen met bemanning⁷.

De Raad vestigt de aandacht op artikel 3 van het wijzigingsprotocol, dat de verdere samenwerking om de impact van luchtvaart op het milieu te reduceren regelt. De samenwerking op milieugebied omvat terreinen als, onder meer, algemeen milieuonderzoek en -ontwikkeling, innovatie in luchtverkeersbegeleiding, ontwikkeling van biobrandstoffen, alsmede coördinatie en afstemming van beleidsstandpunten in internationale fora. Deze samenwerking op milieugebied is nader gespecificeerd in een Gezamenlijke Verklaring (Aanhangsel C bij het Wijzigingsprotocol). Een belangrijk element in de samenwerking is de afstemming en consistentie in het nemen van marktconforme maatregelen betreffende luchtvaartemissies. Ten slotte beoogt de samenwerking ook afstemming van beleidsmaatregelen wanneer luchthavens voornemens zijn geluid gerelateerde maatregelen te nemen, om te voldoen aan de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) aangenomen normen.

Inzake luchtvaartemissies wijst de Raad erop dat sinds 1 januari 2012 de EU het luchtverkeer, d.w.z. alle vluchten naar of van de EU, heeft opgenomen in de EU-emissiehandel voor broeikasgassen (hierna: "ETS"). Deze praktijk kan rekenen op internationaal verzet, o.a. vanwege de VS. Op 21 december 2011 sprak het Hof van Justitie van de EU zich uit in de zaak die door sommige Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen was aangespannen.⁸ Het Hof concludeerde dat de richtlijn

⁴ STATEN-GENERAAL (NEDERLAND), *Protocol tot wijziging van de Luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten*; Brussel, 24 juni 2010, vergaderjaar 2011-2012, 32 779, nr. 2, 2-3.

⁵ De partijen hebben wel tegemoetkomingen op andere terreinen afgesproken (artikel 6 van het wijzigingsprotocol). Indien de VS in de toekomst zijn wetgeving zodanig aanpast dat de investeringsmogelijkheden van luchtvaartmaatschappijen van de EU in Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen worden vergroot, zouden de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen het recht krijgen gecombineerde geregelde passagiersdiensten aan te bieden tussen punten in de Europese Unie en vijf andere landen, zonder een punt op het grondgebied van de VS te bedienen. Indien de EU haar beleid ten aanzien van het nemen van geluidsmaatregelen rondom luchthavens in de toekomst verandert, zouden de luchtvaartmaatschappijen van de EU het recht krijgen gecombineerde geregelde passagiersdiensten aan te bieden tussen punten in de VS en vijf nader te definiëren andere landen, zonder een punt op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten te bedienen.

⁶ De vigerende wetgeving van de Verenigde Staten verbiedt buitenlandse luchtvaartmaatschappijen een meerderheidsdeelneming te nemen in en/of effectieve zeggenschap uit te oefenen over Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Het Amerikaanse Congres heeft zich tot op heden geen voorstander getoond van aanpassing van de bestaande wetgeving, waardoor de Europese desiderata niet konden worden gehonoreerd. Het gevolg van deze situatie is dat grensoverschrijdende intensieve samenwerking tussen Europese luchtvaartmaatschappijen en Amerikaanse maatschappijen, bijvoorbeeld door middel van een fusie, niet mogelijk is. Wel kan het onderwerp regelmatig in het Gemengd Comité worden besproken, teneinde te bezien of voortgang gemaakt kan worden.

⁷ Omtrent de inhuur van vliegtuigen met bemanning, meestal aangeduid als "*wet leasing*", kon uiteindelijk geen overeenstemming worden bereikt, aangezien de Amerikaanse wet- en regelgeving zich hiertegen verzet. Overwegingen van luchtvaartveiligheid en beveiliging lijken hierbij een overwegende rol te spelen. Ook bestaat de vrees dat met het toestaan van dergelijke arrangementen een potentiële uitholling van de beperking van de liberalisering van de toegang tot de nationale markt (uitoefening van cabotagerechten) zou kunnen plaatsvinden.

⁸ HOF VAN JUSTITIE, *Air Transport Association of America en anderen / Secretary of State for Energy and Climate Change*, arrest van 21 december 2011, C-366/10, nog niet gepubliceerd in *Jur.* 2011 [<http://curia.europa.eu>].

die het ETS uitbreidt naar luchtvaartactiviteiten (hierna: “richtlijn 2008/101”)⁹, in overeenstemming is met beginselen van internationaal gewoonterecht en past binnen de internationale verdragen waaraan de EU is gebonden en waaraan de richtlijn kan worden getoetst. Richtlijn 2008/101 werd niet strijdig bevonden met de VS-EU Open Skies-overeenkomst en bijhorend wijzigingsprotocol.¹⁰

Een nieuwigheid van het wijzigingsprotocol is tevens de opname van de sociale dimensie van de luchtvaartbetrekkingen tussen de EU en de VS (artikel 4). De door de partijen beoogde liberalisering van de markttoegang mag niet leiden tot het ondermijnen van bestaande arbeidsstandaarden en -rechten.

De Raad concludeert door te verwijzen naar het ambitieuze, originele mandaat aan de Europese Commissie in 2003, nl. het onderhandelen van een Open Luchtvaartruimte tussen de EU en de VS, en stelt vast dat, net zoals de VS-EU Open Skies-overeenkomst, het wijzigingsprotocol er niet in slaagt om deze doelstelling volledig te realiseren. Het wijzigingsprotocol zorgt immers niet voor een volledige liberalisering van de EU-VS luchtvaartmarkt en er is nood aan het opstarten van onderhandelingen van de derde fase. Het wijzigingsprotocol brengt volgens de Raad wel verbeteringen aan, wat betreft o.m. de samenwerking op milieuvlak, geluidshinder en de sociale dimensie van het EU-VS luchtverkeer.

3.1.1. De VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst

Overeenkomstig artikel 18, lid 5 van de VS-EU Open Skies-overeenkomst kunnen de VS en de EU de overeenkomst uitbreiden tot derde landen. Noorwegen en IJsland hebben, als EER-lidstaten die participeren in de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte, in 2007 verzocht te mogen toetreden tot de EU-VS-overeenkomst. Op 16 en 21 juni 2011 vond de ondertekening plaats van de VS-EU-IJsland-Noorwegen overeenkomst waardoor IJsland en Noorwegen partij worden bij de VS-EU Open Skies-overeenkomst. De hierin opgenomen bepalingen zijn van toepassing op IJsland en Noorwegen als waren zij lidstaten van de Europese Unie, zodat IJsland en Noorwegen alle rechten en plichten hebben die de lidstaten uit hoofde van die overeenkomst hebben (artikel 2). Het doel van de overeenkomst is om de voordelen van de VS-EU Open Skies-overeenkomst in hun geheel ook te doen gelden voor IJsland en Noorwegen. De EU-luchtvaartmaatschappijen hadden immers niet het recht om vluchten te exploiteren tussen Noorwegen en IJsland enerzijds en derde landen anderzijds. Noorse en IJslandse luchtvaartmaatschappijen hadden niet het recht om vluchten tussen de EU en de VS te exploiteren.

Partijen bij de aanvullende overeenkomst zijn de Europese Unie en haar lidstaten, IJsland en Noorwegen. Dit verdrag beoogt de relaties tussen deze partijen te regelen met betrekking tot de VS-EU Open Skies-overeenkomst. Het legt o.m. de procedures vast voor opschorten van verkeersrechten (artikel 2), voor de deelname van Noorwegen en IJsland aan het Gemengd Comité (artikel 3), enz.

⁹ Richtlijn 2008/101/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 tot wijziging van Richtlijn 2003/87/EG teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling voor de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschap, *Pb. L 8/3*, 13 januari 2009.

¹⁰ Het Hof van Justitie wijst erop dat de richtlijn niet in strijd is met de verplichting op grond van de VS-EU Open Skies-overeenkomst om brandstof vrij te stellen van rechten, heffingen, kosten of lasten. Verder is de eenvormige toepassing van de richtlijn op alle vluchten vanaf of naar een Europese luchthaven in overeenstemming met de bepalingen van de VS-EU Open Skies-overeenkomst die discriminatie tussen Amerikaanse en Europese marktdeelnemers verbieden.

Hangende de inwerkingtreding worden beide overeenkomsten voorlopig toegepast (artikel 5, respectievelijk artikel 8) in het belang van de rechtszekerheid die de overeenkomsten bieden aan de luchtvaartsector om te kunnen blijven opereren op de trans-Atlantische markt.

3.2. De Canada-EU-overeenkomst

De regels voor het internationaal luchtvervoer tussen de EU en Canada werden in het verleden vastgelegd in bilaterale akkoorden tussen individuele EU-lidstaten en Canada. 19 EU-lidstaten, waaronder België, sloten dergelijke overeenkomsten. Deze bilaterale akkoorden bevatten echter bepalingen die volgens het Europees Hof van Justitie strijdig zijn met het Europees gemeenschapsrecht.¹¹ De Canada-EU-overeenkomst zal op het ogenblik van haar definitieve inwerkingtreding de verschillende bilaterale luchtvervoersakkoorden vervangen en zo een einde maken aan de discriminatie die door die akkoorden ontstond. Tijdens haar voorlopige toepassing zullen de bilaterale overeenkomsten worden geschorst.

De Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie machtigde in oktober 2007 de Europese Commissie te onderhandelen met Canada over een uitgebreide overeenkomst inzake luchtvervoer die een Open Luchtvaartruimte tussen de EU en Canada tot stand zou brengen. Het mandaat voorzag expliciet in de mogelijkheid van een gefaseerde aanpak, gelet op het feit dat aanzienlijke wetsveranderingen nodig zouden zijn in Canada, m.n. inzake wettelijke beperkingen omtrent buitenlands eigenaarschap en controle van Canadese luchtvaartmaatschappijen en omtrent cabotage.

Na verschillende onderhandelingsrondes hechtte de Raad Vervoer, Telecommunicatie en Energie tijdens zijn vergadering op 30 en 31 maart 2009 zijn goedkeuring aan het voorstel tot ondertekening. Op 24 maart 2011 hechtte het Europees Parlement zijn goedkeuring aan het sluiten van de Canada-EU overeenkomst.

De VS-EU Open Skies-overeenkomst en bijhorend wijzigingsprotocol heeft net zoals de Canada-EU-overeenkomst een ruime werkingssfeer, die niet alleen verkeersrechten, maar ook een aantal begeleidende maatregelen omvat inzake eigendom en controle van luchtvaartmaatschappijen, samenwerking op het vlak van veiligheid, mededinging, subsidies en steun, en het leefmilieu. In tegenstelling tot de VS-EU Open Skies-overeenkomst bevat de Canada-EU-overeenkomst een duidelijk tijdspad voor een gefaseerde openstelling van de luchtvaartruimte tussen beide partijen. De Canada-EU-overeenkomst wordt immers toegepast in vier fases. De Raad verwelkomt de uittekening van dergelijk tijdspad.

De Canada-EU-overeenkomst treedt, overeenkomstig artikel 23, in werking één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle noodzakelijke procedures zijn beëindigd. De overeenkomst zal voorlopig worden toegepast vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum waarop de laatste partij meegedeeld heeft dat haar procedures voor de voorlopige toepassing zijn afgerond.

¹¹ 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.

3.3. De luchtvaartovereenkomsten met Georgië en Jordanië

De luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië dragen bij tot het tot stand brengen van een Gemeenschappelijk Europese Luchtruim met de EU-buurlanden, de tweede hoeksteen van het externe EU-luchtvaartbeleid. Dergelijke luchtvervoersovereenkomsten zijn bovendien een belangrijke schakel in de ontwikkeling van het Europese nabuurschapsbeleid.

Zowel Georgië als Jordanië hadden bilaterale overeenkomsten inzake luchtdiensten met afzonderlijke EU-lidstaten. Onderhavige overeenkomsten vervangen echter de bestaande bilaterale regimes. Ze vinden hun oorsprong in een door de Europese Commissie in respectievelijk 2009 en 2007 verkregen mandaat om onderhandelingen te openen met Georgië en Jordanië over een overeenkomst inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte.

De geleidelijke wederzijdse marktopenstelling staat aan Georgische en Jordaanse luchtvaartmaatschappijen toe om te opereren naar iedere plaats binnen de EU en aan luchtvaartmaatschappijen van de EU om naar iedere plaats binnen Georgië en Jordanië te opereren. De beoogde concurrentie moet de belangen van consumenten, de luchtvaartsector en haar werknemers dienen.

Bij de luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië zijn afspraken gemaakt over een stapsgewijze invoering van het volledige pakket aan verkeersrechten en mogelijkheden voor eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen (bijlage II). Naarmate de nationale wetten en regels van Georgië en Jordanië meer in overeenstemming worden gebracht met de geldende wet- en regelgeving binnen de EU, worden er meer verkeersrechten vrijgegeven totdat de gemeenschappelijke luchtvaartruimte volledig gerealiseerd is, inclusief vrijgave van alle verkeersrechten. Door deze reeds uitgetekende en gefaseerde aanpak is er geen nieuwe onderhandelingsronde nodig (cf. de Canada-EU-overeenkomst). De luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië zorgen tevens voor samenwerking op terreinen zoals veiligheid, beveiliging, milieu en consumentenbescherming.

Beide overeenkomsten zullen voorlopig worden toegepast vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de datum waarop de laatste partij heeft meegedeeld dat haar procedures voor de voorlopige toepassing zijn afgerond. De overeenkomsten zullen in werking treden één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle noodzakelijke procedures zijn afgerond.

4. BELANG VOOR VLAANDEREN

De Werkgroep “gemengde verdragen” legde voor elk van de luchtvervoersovereenkomsten het gemengde karakter ervan vast: zowel de federale overheid als de gewesten zijn bevoegd. De memorie van toelichting geeft per overeenkomst aan welke verdragsartikelen raken aan de Vlaamse bevoegdheden.

De Raad is van oordeel dat de luchtvervoersovereenkomsten economische kansen creëren 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 luchtvervoersovereenkomsten kunnen potentieel het aantal vluchten voor de

luchthavens in België, misschien zelfs de kleinere regionale luchthavens, doen toenemen. Hierdoor zouden de luchtvervoersovereenkomsten bijdragen aan de Vlaamse ambitie om Zaventem/Brussels Airport uit te bouwen als internationale toegangspoort in Vlaanderen.¹² De Raad verwijst tevens naar het initiatief “Vlaanderen in Actie”. Eén van de doorbraken die men hiertoe wil realiseren, is het omvormen van Vlaanderen tot een slimme draaischijf waarbinnen de luchthavens een belangrijke schakel vormen.¹³ De mogelijke stijging van het luchtverkeer van en naar België en van Belgische luchtvaartmaatschappijen kan de luchtvaartindustrie als motor voor de economie en het zaken- en privaat toerisme aanzwengelen. Een studie in opdracht van de Europese Commissie verwacht door de groei van het passagiers- en goederenverkeer ook de creatie van nieuwe jobs. Bovendien moet een open luchtruim ook de consument ten goede komen. De stijging van de concurrentie en van de keuzemogelijkheden moet leiden tot een daling van de prijzen.¹⁴

De luchtvervoersovereenkomsten met Georgië en Jordanië kunnen ruimere economische gevolgen hebben voor het luchtvervoer tussen de EU en andere oostelijke buurlanden en de regionale samenwerking bevorderen. De preambule van de overeenkomst met Jordanië verwijst o.m. naar het Euro-mediterraan partnerschap. De overeenkomsten geven bovendien aan Georgië en Jordanië een duidelijk politiek signaal dat de EU bereid is deze landen in de mate van het mogelijke te betrekken bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven.

Specifiek voor het wijzigingsprotocol wijst de Raad op enkele bepalingen die voor Vlaanderen van belang zijn. Artikel 3 van het wijzigingsprotocol breidt de evaluatie van door een partij voorgenomen milieumaatregelen, die nadelige gevolgen kunnen hebben op de rechten van de luchtvervoersovereenkomst, uit tot maatregelen op regionaal en lokaal niveau. De partijen, de EU en de VS, zullen ook samenwerken om lawaaihinder te bestrijden. De Raad herhaalt in deze context de aanbeveling van het Europees Parlement om niet te vergeten dat verschillende aspecten van luchtvaartregulering, inclusief geluids- en nachtluchtbeperkingen, op lokaal niveau worden bepaald.¹⁵ In België is op het vlak van geluidbeheersing van de luchthaven Brussels Airport de federale overheid principieel bevoegd voor alle aspecten die verband houden met de geluidemissie (bronzijde), terwijl de gewesten vanuit hun specifieke bevoegdheid inzake de bescherming van het leefmilieu bevoegd zijn voor aspecten die verband houden met de geluidimmissie (ontvangzijde).¹⁶

¹² Zie o.m. H. CREVITS, *Beleidsbrief mobiliteit en openbare werken: beleidsprioriteiten 2011-2012*, 2011, 107.

¹³ VLAANDEREN IN ACTIE, *Doorbraken 2020*, 2009, 67-70.

¹⁴ DIRECTORAAT-GENERAAL ENERGIE EN VERVOER, *The economic impacts of an open aviation area between the EU and the US*, Londen, Booz Allen Hamilton, 2007, 160-161.

¹⁵ EUROPEES PARLEMENT, *Aanbeveling over het voorstel voor een besluit van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten van de Europese Unie in het kader van de Raad bijeen inzake de sluiting van het Protocol tot wijziging van de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika, enerzijds, en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, anderzijds*, A7-0046/201, 2 maart 2011, 8. [<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2011-0046&language=EN>]

¹⁶ DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR EN ENERGIE, *Actieplan Omgevingslawaai voor de luchthaven Brussels Airport*, 2010, 13. [http://www.lne.be/themas/hinder-en-risicos/geluidshinder/beleid/eu-richtlijn/actieplannen/actieplan_brussels_airport]

5. CONCLUSIE

De Raad gaat akkoord met het wijzigingsprotocol, de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst, de Canada-EU-overeenkomst, de luchtvaartovereenkomst met Georgië en de luchtvaartovereenkomst met Jordanië.

Hij wijst op het economisch potentieel van deze luchtvervoersovereenkomsten en vindt het een goede zaak dat de VS-EU-IJsland-Noorwegen-overeenkomst, de Canada-EU-overeenkomst, de luchtvaartovereenkomst met Georgië en de luchtvaartovereenkomst met Jordanië een stapsgewijze invoering van het volledige pakket aan verkeersrechten en mogelijkheden voor eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen voorzien. Het wijzigingsprotocol daarentegen voorziet deze stapsgewijze aanpak niet, waardoor er nood is aan een derde fase van onderhandelingen met het oog op een volledige liberalisering van de EU-VS-luchtvaartmarkt.

Hoogachtend,

(getekend)

Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter SARiV

(getekend)

Freddy Evens
Secretaris SARiV

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, K.U.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 52.132/3
van 16 oktober 2012

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met de
luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese
Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op
17 december 2009’

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 luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009’.

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.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt tot het verlenen van instemming met de luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009 (hierna: de overeenkomst). De overeenkomst heeft betrekking op tal van aangelegenheden inzake de luchtvaart en bevat derhalve niet enkel bepalingen inzake de vluchtrechten, maar ook tal van begeleidende maatregelen.

ALGEMENE OPMERKING

3. Krachtens artikel 23, lid 2, van de overeenkomst stemmen de partijen ermee in deze overeenkomst voorlopig toe te passen conform hun nationale recht vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de nationale procedures voor de voorlopige toepassing van deze overeenkomst.

Naar Belgisch recht bestaan er evenwel geen procedures voor de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen daarentegen eerst gevolg nadat zij de instemming van het of de betrokken parlement of parlementen hebben verkregen.² Met de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag wordt vooruitgelopen op de instemming ermee, te dezen, van het Vlaams Parlement en wordt het Parlement voor de keuze gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel, in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht

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

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

geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden.³

Artikel 23, lid 2, van de overeenkomst is derhalve voor België en zijn deelgebieden inoperant. Er kan derhalve enkel worden aangeraden de procedure tot parlementaire instemming met de overeenkomst zo snel mogelijk te starten en te voltooien.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Greet VERBERCKMOES

Jan SMETS

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

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 luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend in Brussel op 17 december 2009, 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:

Nederlandse tekst van de luchtvervoersovereenkomst

LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST
TUSSEN CANADA EN
DE EUROPESE GEMEENSCHAP
EN HAAR LIDSTATEN

INHOUD

<u>ARTIKEL</u>	<u>TITEL</u>
1	Titels en definities
2	Verlening van rechten
3	Aanwijzing, vergunning en intrekking
4	Investerings
5	Toepassing van de wetgeving
6	Veiligheid van de burgerluchtvaart
7	Beveiliging van de burgerluchtvaart
8	Douanerechten, -belastingen en -heffingen
9	Statistieken
10	Consumentenbelangen
11	Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten
12	Heffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten
13	Commercieel kader
14	Concurrentiekader
15	Luchtverkeersbeheer
16	Voortzetting van aanwijzingen en vergunningen
17	Gemengd Comité
18	Milieu
19	Arbeidskwesties
20	Internationale samenwerking
21	Arbitrage
22	Wijzigingen
23	Inwerkingtreding en voorlopige toepassing
24	Beëindiging
25	Registratie van de Overeenkomst
26	Verhouding tot andere overeenkomsten

LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST

tussen

CANADA

enerzijds,

en

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK TSJECHIË,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

DE REPUBLIEK FINLAND,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK HONGARIJE,

IERLAND,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOOGDOM LUXEMBURG,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOWAKIJE,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

HET KONINKRIJK SPANJE,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT BRITTANNIË EN NOORD-IERLAND,

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

en de EUROPESE GEMEENSCHAP,

anderzijds;

Canada en de lidstaten die partij zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in Chicago, samen met de Europese Gemeenschap;

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

WENSENDE hun belangen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen;

Het belang ERKENNENDE van efficiënt luchtvervoer voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

WENSENDE de luchtdiensten te verbeteren;

WENSENDE de hoogste graad van veiligheid en beveiliging op het gebied van luchtvervoer te garanderen;

VASTBESLOTEN de mogelijke voordelen van samenwerking op het gebied van regelgeving te verwezenlijken en, voor zover praktisch haalbaar, harmonisering van regels en benaderingen tot stand te brengen;

De belangrijke potentiële baten ERKENNENDE die kunnen voortvloeien uit concurrerende luchtdiensten en levensvatbare luchtdienstsectoren;

WENSENDE een concurrerende omgeving voor luchtdiensten te bevorderen, erkennende dat potentiële voordelen niet kunnen worden verwezenlijkt zonder gelijke concurrentievoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen;

WENSENDE hun luchtvaartmaatschappijen eerlijke en gelijke kansen te bieden om de in deze Overeenkomst bedoelde diensten te verlenen;

WENSENDE de voordelen voor passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, hun werknemers en anderen die er indirect baat bij hebben, te maximaliseren;

Het belang BEVESTIGEND van bescherming van het milieu bij de ontwikkeling en tenuitvoering van internationaal luchtvaartbeleid;

NOTA NEMENDE VAN het belang van het beschermen van de consument en het aanmoedigen van een passend niveau van consumentenbescherming in het kader van luchtdiensten;

NOTA NEMENDE VAN het belang van kapitaal voor de luchtvaartsector om de verdere ontwikkeling van luchtdiensten mogelijk te maken;

WENSENDE een overeenkomst inzake luchtvervoer te sluiten, ter aanvulling op het vermelde Verdrag;

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

Titels en definities

1. De in deze Overeenkomst gebruikte titels dienen enkel ter referentie.
2. Tenzij anders is bepaald, wordt voor de toepassing van deze Overeenkomst verstaan onder:
 - a) "luchtvaartautoriteiten": alle autoriteiten of personen die door de partijen zijn gemachtigd om de in deze Overeenkomst uiteengezette taken uit te voeren;
 - b) "luchtdiensten": geregelde luchtdiensten op de in deze Overeenkomst gespecificeerde routes voor het gescheiden of gecombineerde vervoer van passagiers en goederen, inclusief post;
 - c) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst en de daaraan gehechte bijlagen, en alle eventuele wijzigingen van de Overeenkomst of de bijlagen;
 - d) "luchtvaartmaatschappij": een overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst aangewezen en gemachtigde luchtvaartmaatschappij;
 - e) "partij": Canada of de lidstaten en de Europese Gemeenschap, samen of afzonderlijk;

- f) "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in Chicago, en alle bijlagen die krachtens artikel 90 van dat Verdrag zijn vastgesteld en alle wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag uit hoofde van de artikelen 90 en 94 van het Verdrag, voor zover die bijlagen en wijzigingen door Canada en de lidstaten zijn goedgekeurd; en
- g) "grondgebied": voor Canada: het land (het vasteland en de eilanden), de binnenwateren en de territoriale wateren, zoals vastgelegd in de binnenlandse wetgeving, inclusief het luchtruim boven deze gebieden; voor de lidstaten van de Europese Gemeenschap: het land (het vasteland en de eilanden), de binnenwateren en de territoriale wateren waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is en onder de in dat Verdrag en de daarop volgende instrumenten vastgestelde voorwaarden, inclusief het luchtruim boven deze gebieden; de toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar doet geen afbreuk aan de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, noch aan het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de maatregelen van de Europese Gemeenschap inzake de luchtvaart, die met ingang van 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Cordoba is aangenomen.

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a) het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
 - c) voor zover toegestaan bij deze Overeenkomst: het recht om, tijdens de in deze Overeenkomst gespecificeerde verbindingen, op haar grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of gecombineerd, ophalen of afzetten van passagiers en bagage, inclusief post; en
 - d) de anderszins in deze Overeenkomst vermelde rechten.
2. Elke partij verleent ook de in lid 1, onder a) en b), van dit artikel gespecificeerde rechten aan de andere partij voor andere dan de in artikel 3 van deze Overeenkomst (Aanwijzing, vergunning en intrekking) bedoelde luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

ARTIKEL 3

Aanwijzing, vergunning en intrekking

1. De door de ene partij afgegeven licenties of andere vormen van vergunning voor het uitvoeren van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst worden door de andere partij als een aanwijzing in het kader van deze Overeenkomst beschouwd. Op verzoek van de luchtvaartautoriteiten van de ene partij, controleren de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, die de licentie of andere vorm van vergunning hebben afgegeven, de status van die licentie of vergunning.
2. Bij ontvangst van een aanvraag van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene partij, in de voorgeschreven vorm en op de voorgeschreven wijze, verleent de andere partij, overeenkomstig haar wetten en regels, met zo weinig mogelijk procedurele vertraging de gevraagde vergunningen en toelatingen aan die luchtvaartmaatschappij om de luchtdiensten te exploiteren, voor zover:
 - a) die luchtvaartmaatschappij daarvoor in aanmerking komt op basis van de wetten en regels die normaal worden toegepast door de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunningen en toelatingen afgeeft;

- b) die luchtvaartmaatschappij voldoet aan de wetten en regels van de partij die de vergunningen en toelatingen afgeeft;
- c) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Canada, de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berust bij onderdanen van een van de partijen, de luchtvaartmaatschappij een Canadese vergunning heeft en het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in Canada is gevestigd, onverminderd bijlage 2; in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat, de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berust bij onderdanen van een van de partijen, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland, de luchtvaartmaatschappij een communautaire vergunning heeft en het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in een lidstaat is gevestigd; en
- d) de luchtvaartmaatschappij haar activiteiten uitoefent in overeenstemming met de in deze Overeenkomst vastgestelde voorwaarden.

3. Een partij mag de in lid 2 van dit artikel bedoelde vergunningen of toelatingen inhouden en de exploitatievergunningen of -toelatingen intrekken, opschorten, aan voorwaarden binden of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken wanneer die maatschappij de bepalingen van lid 2 niet naleeft of wanneer een partij heeft vastgesteld dat op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden die niet billijk en concurrerend zijn en leiden tot een aanzienlijk nadeel of aanzienlijke schade voor haar luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig artikel 14 (Concurrentiekader), lid 5.

4. De in lid 3 van dit artikel vermelde rechten worden enkel na overleg in het Gemengd Comité uitgeoefend, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is om inbreuken op de in lid 2 vermelde wet- en regelgeving te voorkomen of tenzij om veiligheids- of beveiligingsredenen maatregelen overeenkomstig artikel 6 (Veiligheid van de burgerluchtvaart) en artikel 7 (Beveiliging van de burgerluchtvaart) noodzakelijk zijn.

ARTIKEL 4

Investeringsen

Elke partij staat toe dat onderdanen van Canada of van een lidstaat of lidstaten de volledige eigendom verkrijgen van een of meerdere van haar luchtvaartmaatschappijen, voor zover de voorwaarden van bijlage 2 van deze overeenkomst worden nageleefd.

ARTIKEL 5

Toepassing van de wetgeving

Elke partij eist de naleving van:

- a) haar wetten, regels en procedures met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied door luchtvaartuigen die betrokken zijn bij internationaal luchtverkeer, of met betrekking tot de exploitatie en navigatie van dergelijke luchtvaartuigen door luchtvaartmaatschappijen, bij de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit het genoemde grondgebied; en

- b) haar wetten en regels met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied door passagiers, bemanningsleden en goederen, inclusief post (zoals regels met betrekking tot binnenkomst, inklaring, transit, burgerluchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine), door luchtvaartmaatschappijen en door of namens dergelijke passagiers, bemanningsleden en goederen, inclusief post, bij transit, toelating tot, verblijf op en vertrek uit het genoemde grondgebied. Bij de toepassing van deze wetten en regels moet elke partij, onder vergelijkbare omstandigheden, aan luchtvaartmaatschappijen een behandeling aanbieden die niet minder gunstig is dan die welke haar eigen of andere bij vergelijkbare internationale luchtdiensten betrokken luchtvaartmaatschappijen genieten.

ARTIKEL 6

Veiligheid van de burgerluchtvaart

1. De partijen bevestigen nogmaals het belang van nauwe samenwerking op het gebied van veiligheid van de burgerluchtvaart. In die context zetten de partijen hun samenwerking op het gebied van luchtvaartactiviteiten verder, met name om het mogelijk te maken informatie uit te wisselen die gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de internationale luchtvaart, deel te nemen aan elkaars toezichtsactiviteiten of gezamenlijke toezichtsactiviteiten uit te voeren op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart, en om gezamenlijke projecten en initiatieven te ontwikkelen, ook met derde landen. Deze samenwerking wordt ontwikkeld in het kader van de Overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart tussen Canada en de Europese Gemeenschap gedaan te Praag op 6 mei 2009, met betrekking tot de kwesties die in die overeenkomst aan bod komen.

2. Luchtwaardigheidscertificaten, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij via haar luchtvaartautoriteiten zijn afgegeven of geldig verklaard, overeenkomstig de tussen Canada en de Europese Gemeenschap gesloten Overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen in die zin bevat, en die nog steeds van kracht zijn, worden door de andere partij en haar burgerluchtvaartautoriteiten als geldig erkend voor de exploitatie van de desbetreffende luchtdiensten, voor zover deze certificaten of vergunningen zijn afgegeven of geldig zijn verklaard krachtens en overeenkomstig minstens de in het verdrag vastgestelde normen.
3. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in lid 2 bedoelde vergunningen of certificaten, die door de burgerluchtvaartautoriteiten van de ene partij zijn afgegeven aan een persoon of luchtvaartmaatschappij of met betrekking tot een luchtvaartuig dat bij de exploitatie van de luchtdiensten wordt gebruikt, een verschil toestaan dat kleiner is dan de in het verdrag vastgestelde minimumnormen, en indien dit verschil ter kennis is gebracht van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, of indien die autoriteiten andere of strengere normen toepassen dan die welke in het verdrag zijn vastgesteld, kan de andere partij verzoeken om overleg tussen de partijen in het kader van het Gemengd Comité, teneinde de praktijk in kwestie te verduidelijken. In afwachting dat het overleg tot een consensus leidt, blijven de partijen de door de luchtvaartautoriteiten van de andere partij geldig verklaarde certificaten en vergunningen erkennen, in de geest van de regeling voor wederzijdse aanvaarding van elkaars certificaten en vergunningen. Ingeval de tussen Canada en de Europese Unie gesloten Overeenkomst inzake veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Praag op 6 mei 2009, bepalingen bevat inzake wederzijdse aanvaarding van certificaten en vergunningen, past elke partij deze bepalingen toe.

4. In overeenstemming met de toepasselijke wetgeving en in het kader van de tussen Canada en de Europese Unie gesloten Overeenkomst inzake veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Praag op 6 mei 2009, streven de partijen met betrekking tot de aangelegenheden die onder die overeenkomst vallen naar wederzijdse aanvaarding van elkaars certificaten en vergunningen.

5. Een partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten mogen de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten op elk ogenblik vragen overleg te plegen over de door die luchtvaartautoriteiten gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen en -voorschriften. Indien de verzoekende partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten na dit overleg van mening zijn dat de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -voorschriften op deze gebieden handhaven en toepassen die, tenzij anders is besloten, minstens gelijkwaardig zijn aan de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, worden de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten in kennis gesteld van de gedane bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Indien de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten niet binnen vijftien (15) dagen of een andere overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen nemen, is dit voor de verzoekende partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten voldoende reden om de intrekking, opschorting of beperking van de exploitatievergunningen of technische machtigingen te vragen, of om de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die onder het veiligheidstoezicht van de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten vallen, op een andere wijze op te schorten of te beperken.

6. Elke partij aanvaardt dat alle luchtvaartuigen die door of namens een luchtvaartmaatschappij van de ene partij worden geëxploiteerd, door de luchtvaartautoriteiten van de andere partij aan een platforminspectie mogen worden onderworpen wanneer zij zich op het grondgebied van die partij bevinden, teneinde de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de bemanning en de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn apparatuur te controleren, voor zover een dergelijke controle geen onredelijke vertraging in de exploitatie van het luchtvaartuig veroorzaakt.
7. Indien de luchtvaartautoriteiten van een partij, na een platforminspectie te hebben uitgevoerd, vaststellen dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet beantwoordt aan de krachtens het verdrag vastgestelde minimumnormen, of dat op dat ogenblik de krachtens het verdrag vastgestelde veiligheidsnormen niet doeltreffend genoeg worden gehandhaafd en toegepast, stellen de luchtvaartautoriteiten van die partij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, die verantwoordelijk zijn voor het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert waarop de bevindingen betrekking hebben, in kennis van deze bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Indien niet binnen vijftien (15) dagen corrigerende maatregelen worden genomen, is dit voldoende reden om de exploitatievergunningen of technische machtigingen in te trekken, op te schorten of te beperken, of om de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig in kwestie exploiteert op een andere wijze op te schorten of te beperken. Hetzelfde geldt indien de toegang tot het luchtvaartuig met het oog op het uitvoeren van een platforminspectie wordt geweigerd.

8. Elke partij heeft het recht via haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten onmiddellijk actie te ondernemen, zoals het intrekken, opschorten of beperken van de exploitatievergunningen of technische machtigingen of het op een andere wijze opschorten of beperken van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, indien zij dit nodig achten om een acute bedreiging voor de burgerluchtvaartveiligheid af te wenden. Indien dit in de praktijk mogelijk is, moet de partij die deze maatregelen neemt, eerst trachten overleg te plegen met de andere partij.

9. Maatregelen die overeenkomstig de leden 5, 7 of 8 van dit artikel door een partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten zijn genomen, worden stopgezet zodra de redenen voor het nemen van die maatregelen zijn weggevallen.

ARTIKEL 7

Beveiliging van de burgerluchtvaart

1. Overeenkomstig hun uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en verplichtingen herbevestigen de partijen dat hun plicht jegens elkaar om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden een integrerend deel vormt van deze Overeenkomst.

2. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens internationaal recht in hun algemeenheid te beperken, handelen de partijen in het bijzonder volgens de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, gedaan te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991, en alle andere multilaterale overeenkomsten inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend zijn voor de partijen.

3. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatievoorzieningen, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

4. De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie zijn vastgesteld in de bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen van toepassing zijn op de partijen. De partijen moeten eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart. Op verzoek dient elke partij de andere partij in kennis te stellen van verschillen tussen haar regels en praktijken en de in de bijlagen bij het verdrag vastgestelde normen inzake burgerluchtvaartbeveiliging, voor zover deze verschillen de normen overtreffen of aanvullen en relevant zijn voor de exploitanten van de andere partij. Elke partij mag de andere partij op elk ogenblik verzoeken om overleg te plegen over deze verschillen; dit overleg dient binnen een redelijke termijn plaats te vinden.

5. Met volledige inachtneming en wederzijdse erkenning van de soevereiniteit van staten, stemt elke partij ermee in dat de in lid 4 van dit artikel vermelde exploitanten van luchtvaartuigen mogen worden verplicht om de in dat lid bedoelde bepalingen inzake burgerluchtvaartbeveiliging na te leven, welke door de andere partij worden vereist voor aankomst op, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van die partij. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied passende maatregelen worden toegepast om de luchtvaartuigen te beschermen en om de beveiligingscontroles van passagiers, bemanningsleden, bagage, handbagage, goederen, post en boordvoorraad uit te voeren vóór het aan boord gaan en het laden.

6. De partijen komen overeen te streven naar wederzijdse erkenning van elkaars beveiligingsnormen en nauw samen te werken, op wederzijdse basis, inzake kwaliteitscontrole. Voor zover van toepassing, en op basis van de beslissingen die afzonderlijk door de partijen worden genomen, komen de partijen eveneens overeen de basisvoorwaarden vast te stellen voor het toepassen van eenmalige veiligheidscontroles ("one-stop security") voor vluchten tussen het grondgebied van de partijen; dit betekent dat transferpassagiers, transferbagage en/of transfergoederen niet opnieuw worden gecontroleerd. Hiertoe stellen de partijen administratieve regelingen vast die het mogelijk maken overleg te plegen over bestaande of geplande maatregelen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, en samen te werken en informatie te delen over de kwaliteitscontrolemaatregelen die zij toepassen. De ene partij raadpleegt de andere over geplande beveiligingsmaatregelen die relevant zijn voor exploitanten die zijn gevestigd op het grondgebied van de andere partij bij deze administratieve regelingen.
7. Voor zover dit in de praktijk mogelijk is, gaat elke partij in op redelijke verzoeken van de andere partij om bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen teneinde een bedreiging door een specifieke vlucht of een reeks vluchten af te wenden.
8. De partijen komen overeen samen te werken inzake beveiligingsinspecties die zij uitvoeren op hun eigen grondgebied of op dat van de andere partij, via het opzetten van mechanismen, inclusief administratieve regelingen, voor de wederzijdse uitwisseling van informatie over de resultaten van deze beveiligingsinspecties. De partijen komen overeen in te gaan op verzoeken om als waarnemer deel te nemen aan beveiligingsinspecties die door de andere partij worden uitgevoerd.

9. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatievoorzieningen zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een einde te maken aan het incident of de dreiging.

10. Als een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen van dit artikel, kan die partij, via haar verantwoordelijke autoriteiten om overleg verzoeken. Het overleg moet van start gaan binnen vijftien (15) dagen na ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen vijftien (15) dagen na de start van het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of aan passende voorwaarden te onderwerpen. In noodgevallen, of om verdere niet-naleving van de bepalingen van dit artikel te voorkomen, mag de partij die van mening is dat de andere partij van de bepalingen van dit artikel is afgeweken, op elk ogenblik passende voorlopige maatregelen nemen.

11. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer, bevestigen de partijen dat, wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige economische en operationele gevolgen voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten dient in te schatten en, bij het bepalen welke maatregelen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden, voor zover de wet dit toelaat.

ARTIKEL 8

Douanerechten, -belastingen en -heffingen

1. Voor zover haar nationale wetten en regels dit toelaten, stelt elke partij, op basis van wederkerigheid, de luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt, hun normale uitrustingsstukken, brandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, gronduitrusting, reserveonderdelen (motoren inbegrepen), boordvoorraden (met inbegrip van, maar niet beperkt tot artikelen als voedingsmiddelen, dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn voor verkoop aan of gebruik door passagiers in beperkte hoeveelheden gedurende de vlucht) en andere zaken die uitsluitend bestemd zijn voor of gebruikt worden in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvoertuigen, vrij van alle invoerbeperkingen, onroerend goed- en vermogensbelasting, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en heffingen die worden opgelegd door de partijen en niet gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening.

2. Voor zover haar nationale wetten en regels dit toelaten, verleent elke partij, op basis van wederkerigheid, ook vrijstelling van de belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, voor:

- a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
- b) gronduitrusting en reserveonderdelen (motoren inbegrepen) die worden ingevoerd op het grondgebied van een partij voor servicing, onderhoud of reparatie van voor internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, alsook computerapparatuur en -onderdelen voor de afhandeling van passagiers of goederen of voor het uitvoeren van veiligheidscontroles;
- c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied; en

- d) gedrukt materiaal, inclusief vliegtuigtickets, ticketomslagen, vrachtbrieven en bijbehorend reclamemateriaal dat gratis door de luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.
3. De normale uitrustingsstukken van een luchtvaartuig en het materiaal en de voorraden die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen. In dat geval kan het vereist zijn deze onder toezicht van de genoemde autoriteiten te plaatsen tot ze opnieuw worden uitgevoerd of tot ze op een andere wijze, in overeenstemming met de douaneregels, worden verwijderd.
4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen gelden ook wanneer de luchtvaartmaatschappijen van een partij met een andere luchtvaartmaatschappij die eveneens deze door de andere partij verleende vrijstellingen geniet, contractuele overeenkomsten hebben gesloten voor het lenen of overbrengen van de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen naar het grondgebied van de andere partij.
5. De bepalingen van de tussen een lidstaat en Canada gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

ARTIKEL 9

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partij de statistieken die krachtens de nationale wetten en regels van die partij vereist zijn en, op verzoek, andere beschikbare statistische informatie die redelijkerwijze vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van de luchtdiensten.
2. De partijen werken in het kader van het Gemengd Comité samen teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten, te vergemakkelijken.

ARTIKEL 10

Consumentenbelangen

1. Elke partij erkent dat het belangrijk is de belangen van de consumenten te beschermen en mag maatregelen nemen of luchtvaartmaatschappijen op niet-discriminerende basis verplichten redelijke en proportionele maatregelen te nemen betreffende de volgende zaken, met inbegrip van, maar niet beperkt tot:
 - a) voorschriften ter bescherming van aan luchtvaartmaatschappijen betaalde voorschotten;

- b) initiatieven ter compensatie van instapweigering;
 - c) terugbetalingen aan passagiers;
 - d) bekendmaking van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert;
 - e) de financiële draagkracht van haar eigen luchtvaartmaatschappijen;
 - f) verzekering tegen aansprakelijkheid voor verwondingen van passagiers; en
 - g) het vaststellen van maatregelen inzake toegankelijkheid.
2. De partijen streven ernaar elkaar, in het kader van Gemengd Comité, te raadplegen over kwesties die van belang zijn voor de consument, inclusief geplande maatregelen, teneinde hun aanpak zoveel mogelijk op elkaar af te stellen.

ARTIKEL 11

Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten

1. Bij het opstellen van regelingen inzake het gebruik van luchthavens, luchtroutes, luchtverkeersleidings- en luchtvaartnavigatiediensten, burgerluchtvaartbeveiliging, grondaafhandeling en andere bijbehorende voorzieningen en diensten die op het grondgebied van een partij worden verstrekt, ziet deze partij erop toe dat deze voorzieningen en diensten ook op niet-discriminerende basis door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kunnen worden gebruikt.

2. De partijen nemen, in de mate van het mogelijke, alle redelijke maatregelen om op basis van eerlijke en gelijke kansen de effectieve toegang tot voorzieningen en diensten te garanderen, onverminderd juridische, operationele en fysieke beperkingen, en om de transparantie van de procedures voor het verlenen van toegang te garanderen.
3. Elke partij ziet erop toe dat haar procedures, richtsnoeren en regels voor het beheer van de slots op de luchthavens op haar grondgebied op transparante, doeltreffende en niet-discriminerende wijze worden toegepast.
4. Als een partij van oordeel is dat de andere partij dit artikel niet naleeft, mag zij de andere partij in kennis stellen van haar bevindingen en om overleg verzoeken uit hoofde van artikel 17 (Gemengd Comité), lid 4.

ARTIKEL 12

Heffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchtnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten, correct, redelijk, kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. In ieder geval mogen de voorwaarden waaronder de gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, burgerluchtvaartbeveiligingsdiensten en bijbehorende voorzieningen, correct, redelijk en niet-discriminerend zijn en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Deze heffingen mogen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthavenvoorzieningen en diensten in die luchthavens of in dat systeem van luchthavens, maar mogen deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

3. Iedere partij moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op zijn grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken aan overleg te plegen, en moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen aan alle informatie uit te wisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen volgens de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij moedigt de bevoegde heffingautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde de autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens de wijzigingen worden doorgevoerd.

4. Tijdens arbitrageprocedures overeenkomstig artikel 21 (Arbitrage) wordt geen enkele partij geacht een bepaling van dit artikel te hebben overtreden, tenzij:
- a) die partij nalaat binnen een redelijke termijn een evaluatie uit te voeren van de heffing of praktijk waartegen de andere partij een klacht heeft ingediend; of
 - b) die partij, na de evaluatie, nalaat alle in haar macht liggende stappen te nemen om een heffing of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

ARTIKEL 13

Commercieel kader

1. Elke partij geeft de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij eerlijke en gelijke gelegenheid om de luchtdiensten waarop deze Overeenkomst betrekking heeft, aan te bieden.

Capaciteit

2. Elke partij staat alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe de frequentie en capaciteit te bepalen van de luchtdiensten die zij, in het kader van deze Overeenkomst, op basis van commerciële marktoverwegingen aanbieden. Geen van beide partijen legt eenzijdig beperkingen op met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de diensten of het vliegtuigtype of de vliegtuigtypes die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden geëxploiteerd, noch eist zij dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij dienstregelingen, programma's voor chartervluchten of operationele plannen moeten indienen, tenzij dit vereist is om technische, operationele of ecologische redenen (lokale luchtkwaliteit en geluidshinder), onder gelijke voorwaarden overeenkomstig artikel 15 van het verdrag.

Codesharing

3. a) Onverminderd de regelgevende voorschriften die elke partij normaal op dergelijke activiteiten toepassen, mag elke luchtvaartmaatschappij van de andere partij toetreden tot coöperatieve regelingen met het oog op:
- (i) het verlenen van luchtdiensten op de gespecificeerde routes door het verkopen van vervoer onder eigen code met betrekking tot vluchten die worden geëxploiteerd door Canada of door lidstaten en/of door een derde land; en/of een aanbieder van oppervlakte- (land- of zee-)vervoer in een willekeurig land,
 - (ii) het verrichten van vervoer onder de code van een andere luchtvaartmaatschappij, voor zover die andere luchtvaartmaatschappij de toestemming van de luchtvaartautoriteiten van een partij heeft gekregen om onder haar eigen code vervoer te verkopen op vluchten die door een luchtvaartmaatschappij van een partij worden geëxploiteerd.

- b) Een partij mag alle luchtvaartmaatschappijen die bij codesharingregelingen betrokken zijn, verplichten houder te zijn van de vergunning voor de onderliggende route.
- c) Een partij mag de toestemming voor de in lid 3, onder a), punt (i), van dit artikel vermelde codesharingdiensten niet weigeren op grond van het feit dat de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert niet het recht heeft om vervoer te verrichten onder de codes van andere luchtvaartmaatschappijen.
- d) De partijen verplichten alle luchtvaartmaatschappijen die bij codesharingregelingen zijn betrokken, om de passagiers met betrekking tot elk deel van de reis in kennis te stellen van de identiteit van de exploitant en van de vervoerswijze.

Grondafhandeling

- 4. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij die op haar grondgebied actief zijn toestemming om:
 - a) op basis van wederkerigheid zelf de grondafhandeling op haar grondgebied te verzorgen of, indien zij dit verkiezen, de grondafhandelingsdiensten volledig of gedeeltelijk te laten uitvoeren door een agent die door de bevoegde autoriteiten van de partij gemachtigd is om dergelijke diensten te verlenen; en
 - b) grondafhandelingsdiensten te verzorgen voor andere luchtvaartmaatschappijen die op dezelfde luchthaven actief zijn, voor zover zij hiertoe gemachtigd zijn en dit verenigbaar is met de toepasselijke wet- en regelgeving.

5. Alleen om redenen die in de eerste plaats betrekking hebben op de veiligheid of beveiliging van de luchthaven mogen fysieke of operationele beperkingen worden opgelegd aan de uitoefening van de in lid 4, onder a) en b), vermelde rechten. Deze beperkingen moeten uniform worden toegepast, onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die beschikbaar zijn voor luchtvaartmaatschappijen of landen die op het ogenblik dat de beperkingen worden opgelegd bij soortgelijke internationale luchtdiensten zijn betrokken.

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

6. Elke partij staat toe dat:

- a) de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, op basis van wederkerigheid, haar vertegenwoordigers, commerciële managers, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel het recht op toegang tot en verblijf op haar grondgebied verleent, voor zover dit nodig is voor de diensten die deze luchtvaartmaatschappijen aanbieden;
- b) de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij deze personeelsbehoeften invullen met eigen personeel of door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die op haar grondgebied actief is en gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen aan andere luchtvaartmaatschappijen; en
- c) de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij hun kantoren vestigen op haar grondgebied, met het oog op de promotie en verkoop van luchtvervoer en bijbehorende activiteiten.

7. Elke partij eist dat de vertegenwoordigers en personeelsleden van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij haar wet- en regelgeving naleven. Overeenkomstig die wet- en regelgeving:

- a) moet elke partij zo snel mogelijk de nodige arbeidsvergunningen, bezoekersvisa of soortgelijke documenten afgeven aan de in lid 6 bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en
- b) moet elke partij de goedkeuring van aanvragen voor werkvergunningen van personeelsleden die gedurende hoogstens negentig (90) dagen bepaalde tijdelijke taken uitvoeren, vergemakkelijken en bespoedigen.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen

8. Elke partij staat toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

- a) zich op haar grondgebied rechtstreeks of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, via hun agenten bezighouden met de verkoop van luchtvervoer in de munteenheid van haar grondgebied of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, in vrij inwisselbare munteenheden van andere landen; het staat iedereen vrij dit vervoer te kopen in de door die luchtvaartmaatschappijen aanvaarde munteenheden;
- b) de lokale kosten, waaronder brandstofkosten, op haar grondgebied betalen in de lokale munteenheid of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, in vrij inwisselbare munteenheden; en

- c) de bedragen die zij door de normale uitoefening van hun activiteiten verkrijgen, op verzoek omwisselen en naar het buitenland overmaken. De omwisseling en overmaking worden zonder beperkingen of vertragingen toegestaan tegen de wisselkoersen voor lopende transacties die op de markt gelden op het ogenblik dat het verzoek om overmaking wordt ingediend en mogen niet worden belast, met uitzondering van de normale heffingen die banken in rekening brengen voor dergelijke transacties.

Intermodale diensten

9. Elke partij staat toe dat luchtvaartmaatschappijen:

- a) die gecombineerde diensten voor passagiersvervoer aanbieden, gebruik maken van land- of maritiem vervoer in combinatie met luchtdiensten. De luchtvaartmaatschappijen mogen deze gecombineerde diensten aanbieden op basis van regelingen met aanbieders van land- of maritiem vervoer, of ze mogen het land- of maritiem vervoer zelf uitvoeren;
- b) die goederenvervoer exploiteren, het luchtvervoer zonder beperking combineren met land- of maritiem vervoer van goederen van of naar een willekeurig punt op het grondgebied van de partijen of van derde landen, met inbegrip van het vervoer naar en van alle luchthavens met douanevoorzieningen, en inclusief, indien van toepassing, douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften; ongeacht of het luchtvervoer dan wel land- of maritiem vervoer betreft, moeten deze goederen toegang krijgen tot de douaneprocedures en -voorzieningen; de luchtvaartmaatschappijen mogen zelf het land- of maritiem vervoer van goederen verzorgen, overeenkomstig de nationale wetten en regels die betrekking hebben op dat vervoer, of dit vervoer aanbieden op basis van regelingen met andere aanbieders van land- of maritiem vervoer, waaronder ook luchtvaartmaatschappijen uit andere landen; en

- c) die intermodale diensten voor vrachtvervoer exploiteren, zowel het luchtvervoer als het land- of maritiem vervoer tegen één prijs aanbieden, voor zover de passagiers en expediteurs correcte feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dit vervoer.

Prijzen

10. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging. Geen van de partijen zal eenzijdig actie ondernemen tegen de invoering of handhaving van een prijs voor internationaal vervoer naar of vanaf haar grondgebied.
11. De partijen eisen niet dat de prijzen bij de luchtvaartautoriteiten worden ingediend.
12. De partijen staan de luchtvaartautoriteiten toe onderling overleg te plegen over kwesties als, maar niet beperkt tot, niet-correcte, onredelijke of discriminerende prijzen.

Geautomatiseerde boekingssystemen

13. De partijen passen op eerlijke en niet-discriminerende wijze hun respectieve wetten en regels toe met betrekking tot de werking van geautomatiseerde boekingssystemen op hun grondgebied.

Franchising en branding

14. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten verlenen overeenkomstig een franchising- of brandingregeling met bedrijven, waaronder luchtvaartmaatschappijen, voor zover de luchtvaartmaatschappij die de luchtdiensten aanbiedt houder is van de passende routevergunning, aan de voorwaarden van de nationale wetten en regels is voldaan, en de luchtvaartautoriteiten daarvoor goedkeuring hebben verleend.

Wet Leasing

15. Met het oog op het verlenen van de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten, en voor zover de luchtvaartmaatschappij die de luchtdiensten aanbiedt en de exploitant van het desbetreffende luchtvaartuig houder zijn van de passende vergunningen, mogen de luchtvaartmaatschappijen van de partijen die onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten aanbieden door gebruik te maken van luchtvaartuigen en bemanningen van andere luchtvaartmaatschappijen, inclusief maatschappijen uit andere landen, voor zover de luchtvaartautoriteiten daarvoor toestemming verlenen. Met het oog op de toepassing van deze alinea hoeven de luchtvaartmaatschappijen die de luchtvaartuigen exploiteren geen vergunning voor de onderliggende route te hebben.

Chartervluchten/niet-geregelde vluchten

16. De bepalingen die zijn uiteengezet in de artikelen 4 (Investerings), 5 (Toepassing van de wetgeving), 6 (Veiligheid van de burgerluchtvaart), 7 (Beveiliging van de burgerluchtvaart), 8 (Douanerechten, -belastingen en -heffingen), 9 (Statistieken), 10 (Consumentenbelangen), 11 (Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten), 12 (Heffingen voor luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten), 13 (Commercieel kader), 14 (Concurrentiekader), 15 (Luchtverkeersbeheer), 17 (Gemengd Comité) en 18 (Milieu) van deze Overeenkomst, zijn eveneens van toepassing op door de ene partij geëxploiteerde chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten naar of van het grondgebied van de andere partij.

17. Wanneer een luchtvaartmaatschappij een vergunning of toestemming vraagt om chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten te exploiteren, moeten de partijen deze aanvraag zo snel mogelijk behandelen.

ARTIKEL 14

Concurrentiekader

1. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend kader voor de exploitatie van de luchtdiensten. De partijen erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is wanneer deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet door de overheid worden gesubsidieerd. Ze erkennen dat kwesties als de voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen worden geprivatiseerd, de afschaffing van concurrentieverstorende subsidies, gelijke en niet-discriminerende toegang tot luchthavenvoorzieningen en -diensten en tot geautomatiseerde boekingsystemen, cruciaal zijn voor de totstandbrenging van een billijk en concurrerend kader.

2. Als een van de partijen van mening is dat er op het grondgebied van de andere partij omstandigheden zijn die een nadelig effect hebben op een billijk en concurrerend kader en op de exploitatie van de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten door haar luchtvaartmaatschappijen, mag zij hierover opmerkingen indienen bij de andere partij. Zij kan ook om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken. De partijen aanvaarden dat de mate waarin de in de Overeenkomst vastgestelde doelstellingen inzake concurrentie kunnen worden ondermijnd door een subsidie of andere tussenkomst, een gegronde reden is voor overleg in het Gemengd Comité.
3. Krachtens artikel 14 aan de orde gestelde kwesties kunnen bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, betrekking hebben op kapitaalinjecties, kruissubsidiëring, schenkingen, waarborgen, eigendom, belastingverlichting of –vrijstelling, bescherming tegen faillissement of verzekering door overheidsinstanties. Onverminderd artikel 14, lid 4, mag een partij, na kennisgeving door de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.
4. De partijen erkennen dat de samenwerking tussen hun concurrentieautoriteiten is vastgelegd in de "Overeenkomst tussen de regering van Canada en de Europese Gemeenschappen inzake de toepassing van hun concurrentiewetgeving", gedaan te Bonn op 17 juni 1999.

5. Indien een partij, na overleg in het Gemengd Comité, van oordeel is dat de in artikel 14, lid 2, vermelde omstandigheden blijven bestaan en naar alle waarschijnlijkheid tot aanzienlijke nadelen of schade voor haar luchtvaartmaatschappij(en) zullen leiden, mag zij maatregelen treffen. Een partij mag krachtens deze alinea maatregelen treffen vanaf het ogenblik dat bij een besluit van het Gemengd Comité procedures en criteria voor het treffen van dergelijke maatregelen worden vastgesteld of één jaar na de datum waarop deze Overeenkomst voorlopig wordt toegepast door de partijen of in werking treedt, naargelang welk feit zich het eerst voordoet. Alle maatregelen uit hoofde van deze alinea moeten passend en proportioneel zijn en in toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot wat strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tot de entiteit die baat heeft bij de in lid 2 vermelde omstandigheden, en laat het recht van de partijen om maatregelen te nemen uit hoofde van artikel 21 (Arbitrage) onverlet.

ARTIKEL 15

Luchtverkeersbeheer

De partijen werken samen aan oplossingen voor problemen in verband met veiligheidstoezicht en beleidskwesties met betrekking tot luchtverkeersbeheer, teneinde de algemene efficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken, de veiligheid te verbeteren en de capaciteit van de bestaande systemen te vergroten. De partijen moedigen hun verleners van luchtnavigatiediensten aan om verder samen te werken op het gebied van interoperabiliteit, teneinde, waar mogelijk, de systemen van beide partijen te integreren, het milieueffect van de luchtvaart te beperken en informatie te delen.

ARTIKEL 16

Voortzetting van aanwijzingen en vergunningen

1. Een luchtvaartmaatschappij uit Canada of een lidstaat die houder is van een geldige aanwijzing van haar regering, krachtens een luchtvervoersovereenkomst met Canada die wordt vervangen door de onderhavige Overeenkomst, wordt beschouwd als een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen om luchtdiensten te verlenen.
2. Een luchtvaartmaatschappij uit Canada of een lidstaat die houder is van een vergunning of machtiging die door de luchtvaartautoriteiten van een partij is afgegeven en op de datum van inwerkingtreding van de onderhavige Overeenkomst geldig is voor de exploitatie van de luchtdiensten, blijft in afwachting van de afgifte van een nieuwe of gewijzigde vergunning of machtiging uit hoofde van deze Overeenkomst alle in de genoemde machtiging of vergunning vermelde rechten genieten en wordt geacht uit hoofde van die machtiging of vergunning de toelating te hebben om de in de onderhavige Overeenkomst bedoelde luchtdiensten te verlenen.
3. Niets in dit artikel verbiedt dat een niet in lid 1 of 2 van dit artikel bedoelde luchtvaartmaatschappij van een partij wordt aangewezen of een vergunning krijgt om luchtdiensten te verlenen.

ARTIKEL 17

Gemengd Comité

1. De partijen richten hierbij een comité op dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de partijen (hierna "Gemengd Comité" genoemd).
2. Het Gemengd Comité zal de luchtvaartautoriteiten en andere instanties die bevoegd zijn voor kwesties die onder deze Overeenkomst vallen, aanwijzen en contacten tussen hen vergemakkelijken.
3. Het Gemengd Comité komt bijeen voor zover dit nodig is, doch ten minste eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.
4. Een partij kan ook vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité om oplossingen te vinden voor vragen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst en voor problemen die door de andere partij aan de orde zijn gesteld. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders beslissen.
5. Het Gemengd Comité neemt beslissingen indien dit uitdrukkelijk bepaald is in de Overeenkomst.

6. Het Gemengd Comité moedigt samenwerking tussen de partijen aan en neemt elke kwestie met betrekking tot de toepassing of werking van deze Overeenkomst in overweging, inclusief maar niet beperkt tot:
- a) de herziening van marktvoorwaarden voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten;
 - b) de uitwisseling van informatie die betrekking heeft op deze Overeenkomst, inclusief het verlenen van advies met betrekking tot wijzigingen van de nationale wetgeving en het binnenlands beleid;
 - c) het in overweging nemen van mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van de Overeenkomst, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;
 - d) de aanbeveling van voorwaarden, procedures en wijzigingen die vereist zijn voor nieuwe lidstaten om partij te worden bij deze Overeenkomst; en
 - e) de bespreking van kwesties met betrekking tot investeringen, eigendom en zeggenschap en de bevestiging van het feit dat de voorwaarden voor de geleidelijke openstelling van de in bijlage 2 van deze Overeenkomst vermelde verkeersrechten zijn vervuld.
7. Het Gemengd Comité moedigt samenwerking aan en ondersteunt uitwisselingen op deskundigenniveau over wet- of regelgevende initiatieven.
8. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.
9. Alle besluiten van het Gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen.

ARTIKEL 18

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvervoersbeleid.
2. Onverminderd de rechten en plichten van de partijen uit hoofde van de nationale wetgeving en de Overeenkomst, heeft elke partij binnen haar soeverein rechtsgebied het recht om passende maatregelen te nemen en toe te passen teneinde het milieueffect van het luchtvervoer te beperken, voor zover die maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.
3. De partijen erkennen dat, bij de ontwikkeling van het internationaal luchtvaartbeleid, de kosten en baten van maatregelen ter bescherming van het milieu zorgvuldig moeten worden afgewogen. Wanneer een partij voorgestelde milieumaatregelen overweegt, dient zij de mogelijke nadelige gevolgen daarvan voor de uitoefening van de in deze Overeenkomst vervatte rechten te evalueren, en indien bedoelde maatregelen worden aangenomen, passende stappen te ondernemen om dergelijke nadelige gevolgen te verzachten.
4. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu en de economie, en te garanderen dat eventuele mitigerende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.

5. Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de door de internationale luchtvaartorganisaties in de bijlage bij het Verdrag opgenomen milieunormen voor de luchtvaart worden gevolgd, tenzij mededeling is gedaan van verschillen.
6. De partijen raadplegen elkaar over milieukwesties, inclusief niet-geplande maatregelen die waarschijnlijk een aanzienlijk effect zullen hebben op de onder deze Overeenkomst vallende internationale luchtdiensten, teneinde hun aanpak zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. De raadplegingen starten binnen 30 dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek, of na een onderling overeengekomen termijn.

ARTIKEL 19

Arbeidskwesties

1. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze Overeenkomst op de arbeidsomstandigheden, de werkgelegenheid en de werkomstandigheden.
2. Elke partij mag verzoeken om een vergadering van het bij artikel 17 opgericht Gemengd Comité teneinde de in lid 1 van dit artikel vermelde arbeidskwesties te bespreken.

ARTIKEL 20

Internationale samenwerking

De partijen mogen het bij artikel 17 opgericht Gemengd Comité bijeenroepen over kwesties met betrekking tot:

- a) luchtvervoer en internationale organisaties;
- b) mogelijke ontwikkelingen in de luchtvervoersrelaties tussen de partijen en andere landen; en
- c) tendensen op het gebied van bilaterale of multilaterale regelingen,

inclusief, voor zover mogelijk, voorstellen betreffende de opstelling van gecoördineerde standpunten op deze gebieden.

ARTIKEL 21

Arbitrage

1. Wanneer tussen de partijen een geschil ontstaat over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, moeten ze dit in de eerste plaats trachten op te lossen via formeel overleg in het Gemengd Comité. Dit formeel overleg moet zo snel mogelijk plaatsvinden en, onverminderd artikel 17, lid 4, binnen een termijn van hoogstens 30 dagen na de datum waarop een van de partijen van de andere partij een schriftelijk verzoek heeft ontvangen waarin naar dit artikel wordt verwezen, tenzij de partijen een andere beslissing hebben genomen.
2. Als het geschil niet binnen 60 dagen na ontvangst van het verzoek om formeel overleg is opgelost, kan het, met instemming van de partijen, ter beslissing worden voorgelegd aan een persoon of orgaan. Indien de partijen hier niet mee instemmen, wordt het geschil op verzoek van één van beide partijen voorgelegd aan de arbitrage door een rechtbank van drie scheidsrechters, overeenkomstig de hieronder beschreven procedures.
3. Binnen 30 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke partij een onafhankelijke scheidsrechter. Binnen een termijn van 45 dagen bereiken deze twee door de partijen aangestelde scheidsrechters overeenstemming over de aanstelling van een derde scheidsrechter. Indien een van de partijen nalaat binnen de genoemde periode een scheidsrechter aan te stellen, of als de derde scheidsrechter niet binnen de gespecificeerde termijn wordt aangesteld, kan de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door elke partij worden verzocht om, naar gelang van het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen. Als de voorzitter dezelfde nationaliteit heeft als een van de partijen, wordt de aanstelling verricht door de vicevoorzitter van de raad met de meeste anciënniteit die niet om deze reden ongeschikt wordt bevonden. De derde scheidsrechter moet in alle gevallen een onderdaan van een derde land zijn, optreden als voorzitter van de rechtbank en bepalen waar de arbitrage zal plaatsvinden.

4. De rechtbank stelt haar eigen procedureregels en agenda vast.
5. In afwachting van een definitieve uitspraak kan de rechtbank, op verzoek van een partij, de andere partij vragen voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.
6. De rechtbank streeft ernaar binnen 180 dagen na ontvangst van het verzoek om arbitrage een schriftelijke beslissing te nemen. De beslissing van de meerderheid van de rechtbank prevaleert.
7. Indien de rechtbank oordeelt dat er schending is geweest van deze Overeenkomst en indien de verantwoordelijke partij de schending niet ongedaan maakt of niet binnen 30 dagen na mededeling van de beslissing van de rechtbank overeenstemming bereikt met de andere partij over een voor beiden bevredigende oplossing, dan kan de andere partij de toepassing van vergelijkbare uit deze Overeenkomst voortvloeiende voordelen opschorten tot een oplossing gevonden is voor het geschil.
8. De uitgaven van de rechtbank worden eerlijk gespreid over de partijen bij het geschil.
9. Met het oog op de toepassing van dit artikel handelen de Europese Gemeenschap en de lidstaten samen.

ARTIKEL 22

Wijzigingen

Alle wijzigingen van deze Overeenkomst mogen door de partijen samen worden overeengekomen op basis van raadplegingen die overeenkomstig artikel 17 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst zijn gehouden. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig het bepaalde in artikel 23 (Inwerkingtreding en voorlopige toepassing).

ARTIKEL 23

Inwerkingtreding en voorlopige toepassing

1. Deze Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle nodige procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling wijzen de Europese Gemeenschap en lidstaten het secretariaat-generaal van de Raad aan. Canada bezorgt de aan de Europese Gemeenschap en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota('s) aan het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie bezorgt de diplomatieke nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten aan Canada. De diplomatieke nota of nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten bevatten mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

2. Onverminderd het bepaalde in lid 1 van dit artikel stemmen de partijen ermee in deze Overeenkomst voorlopig toe te passen conform het nationale recht van de partijen, vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de nationale procedures voor de voorlopige toepassing van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 24

Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk mededelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling moet tegelijk ook naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties worden gestuurd. Deze Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum waarop de andere partij de kennisgeving heeft ontvangen, tenzij de kennisgeving van de beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn in overleg wordt ingetrokken. Indien de andere partij de ontvangst van de kennisgeving niet bevestigt, wordt de kennisgeving geacht veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties te zijn ontvangen.

ARTIKEL 25

Registratie van de Overeenkomst

Deze Overeenkomst en eventuele wijzigingen daarvan worden bij de inwerkingtreding ervan bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties geregistreerd, conform artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties. Zodra de registratie is bevestigd door de secretariaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Verenigde Naties, wordt de andere partij van de registratie op de hoogte gesteld.

ARTIKEL 26

Verhouding tot andere overeenkomsten

1. Indien de partijen partij worden bij een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere internationale intergouvernementele organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen welke invloed de bepalingen van die multilaterale overeenkomst of dat multilaterale besluit hebben op de onderhavige Overeenkomst en of deze met het oog hierop moet worden herzien.

2. Gedurende de periode van voorlopige toepassing overeenkomstig artikel 23 (Inwerkingtreding en voorlopige toepassing), lid 2, van deze Overeenkomst worden de in bijlage 3 van deze Overeenkomst vermelde bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2 van deze Overeenkomst. Bij inwerkingtreding overeenkomstig artikel 23, lid 1, van deze Overeenkomst, vervangt deze Overeenkomst de relevante bepalingen van de in bijlage 3 van deze overeenkomst vermelde bilaterale overeenkomsten, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2 van deze overeenkomst.

TEN GETUIGE WAARVAN ondergetekenden, rechtsgeldig gemachtigd door hun respectieve regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud Brussel op deze zeventiende dag van december 2009, in de Bulgaarse, Tsjechische, Deense, Nederlandse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Duitse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Poolse, Portugese, Roemeense, Slowaakse, Sloveense, Spaanse en Zweedse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.

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

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

За Република България

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne



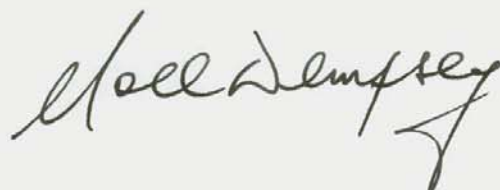
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

Za Европейската общност
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
Pentru Comunitatea Europeană
Za Európske spoločenstvo
za Evropsko skupnost
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar

For Canada
Pour le Canada

BIJLAGE 1

ROUTESHEMA

1. Met het oog op de toepassing van artikel 2, lid 1, onder c), van deze Overeenkomst, staat elke partij toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij vervoer verrichten op de hierna gespecificeerde routes:
 - a) Voor luchtvaartmaatschappijen uit Canada:

Achterliggende punten - Punten in Canada - Tussenliggende punten - Punten in de lidstaten - Verder gelegen punten
 - b) Voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap:

Achterliggende punten - Punten in de lidstaten - Tussenliggende punten - Punten in Canada - Verder gelegen punten
2. De luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:
 - a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
 - b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;

- c) achterliggende, tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van een partij bedienen in elke combinatie of volgorde;
- d) landingen op een punt of punten overslaan;
- e) verkeer van een van haar luchtvaartuigen naar een ander overplaatsen zonder beperkingen inzake type of aantal van de luchtvaartuigen die op willekeurig welk punt worden geëxploiteerd;
- f) punten achter willekeurig welk punt op het grondgebied van die partij bedienen, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en deze diensten aanbieden en bij het publiek bekendmaken als doorgaande diensten;
- g) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;
- h) transitvervoer verrichten op tussenliggende punten en op punten op het grondgebied van de andere partij;
- i) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer; en
- j) diensten verlenen op basis van codesharing, overeenkomstig artikel 13 (Codesharing), lid 3, van deze Overeenkomst;

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

BIJLAGE 2

REGELINGEN VOOR DE BESCHIKBAARHEID VAN RECHTEN

DEEL 1

Eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen

1. Onverminderd artikel 4 (Investerings) mogen luchtvaartmaatschappijen van een partij, op basis van wederkerigheid, eigendom zijn van onderdanen van welke andere partij ook, voor zover dit is toegestaan uit hoofde van de Canadese nationale wetten en regels voor buitenlandse investeringen in luchtvaartmaatschappijen.
2. Onverminderd artikel 3 (Aanwijzing, vergunning en intrekking), lid 2, onder c), en artikel 4 (Investerings) van de Overeenkomst, is in de plaats van artikel 3 (Aanwijzing, vergunning en intrekking), lid 2, onder c), de volgende bepaling van toepassing met betrekking tot de eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen, mits niet anders is bepaald in de in deel 2, punt 2, onder c) en d), van deze bijlage vermelde wetten en regels:

"in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Canada, berust de eigendom en de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij bij onderdanen van Canada, heeft de luchtvaartmaatschappij een Canadese vergunning en is het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in Canada gevestigd; in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat, berust de eigendom en de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij bij onderdanen van de lidstaten, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland, heeft de luchtvaartmaatschappij een communautaire vergunning en is het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in een lidstaat gevestigd".

DEEL 2

Geleidelijke beschikbaarheid van verkeersrechten

1. Bij het uitoefenen van de in lid 2 van dit deel vastgestelde verkeersrechten, genieten de luchtvaartmaatschappijen van de partijen de bij bijlage 1, punt 2, toegestane operationele flexibiliteit.
2. Onverminderd de in bijlage 1 van deze Overeenkomst vastgestelde verkeersrechten:
 - a) gelden de volgende rechten wanneer krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij eigenaar zijn van en zeggenschap hebben over in totaal 25% van de stemgerechtigde belangen in hun luchtvaartmaatschappijen:
 - (i) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en goederendiensten, hebben Canadese luchtvaartmaatschappijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen willekeurig welk punt in Canada en willekeurig welk punt in de lidstaten en hebben communautaire luchtvaartmaatschappijen het recht luchtdiensten aan te bieden tussen willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in Canada. Met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en voor goederendiensten, hebben luchtvaartmaatschappijen van een partij bovendien het recht internationaal vervoer aan te bieden van en naar punten in derde landen, via willekeurig welk punt op het grondgebied van die partij, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en hebben zij het recht deze diensten aan te bieden en bij het publiek bekend te maken als doorgaande diensten;

- ii) met betrekking tot goederendiensten hebben luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen het grondgebied van de andere partij en punten in derde landen, in samenhang met diensten tussen punten op hun grondgebied en punten op het grondgebied van de andere partij;
- iii) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en tot goederendiensten genieten luchtvaartmaatschappijen van beide partijen de exploitatierechten die zijn vastgelegd in bilaterale luchtvervoerovereenkomsten tussen Canada en de in bijlage 3, deel 1, genoemde lidstaten, alsook de exploitatierechten die zijn vastgelegd in regelingen die tussen Canada en individuele lidstaten werden toegepast, zoals vermeld in bijlage 3, deel 2. Wat betreft de in deze alinea gespecificeerde rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot verder gelegen punten, zijn andere dan geografische beperkingen, beperkingen van het aantal punten en van de vluchtfrequentie niet langer van toepassing; en
- iv) teneinde de zekerheid te vergroten, zijn de onder i) en ii) hierboven vermelde rechten beschikbaar wanneer er geen bilaterale overeenkomst of regeling bestond op de datum van de voorlopige toepassing of inwerkingtreding van deze Overeenkomst, of wanneer de in een Overeenkomst vastgelegde rechten die onmiddellijk vóór de voorlopige toepassing of inwerkingtreding van deze Overeenkomst beschikbaar waren, minder ruim waren dan de onder i) en ii) hierboven vermelde rechten;

- b) wanneer krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij eigenaar zijn van en zeggenschap hebben over in totaal tot 49% van de stemgerechtigde belangen in hun luchtvaartmaatschappijen, gelden bovenop het bepaalde in lid 2, onder a), de volgende rechten:
- i) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen rechten van de vijfde vrijheid op willekeurig welk tussenliggend punt, en, voor Canadese luchtvaartmaatschappijen, op willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in andere lidstaten, mits, in het geval van Canadese luchtvaartmaatschappijen, de diensten een punt in Canada omvatten en, in het geval van communautaire luchtvaartmaatschappijen, de diensten een punt in een lidstaat omvatten;
 - ii) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten Canadese luchtvaartmaatschappijen rechten van de vijfde vrijheid tussen willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in Marokko, Zwitserland, de Europese Economische Ruimte en de andere leden van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte; en
 - iii) met betrekking tot goederendiensten hebben luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen punten op het grondgebied van de andere partij en punten in derde landen, zonder de vereiste een punt op het grondgebied van die partij te bedienen;

- c) wanneer de nationale wetten en regels van beide partijen de onderdanen van de andere partij toestaan een luchtvaartmaatschappij op te richten op haar grondgebied voor binnenlandse en internationale luchtdiensten, en overeenkomstig artikel 17 (Gemengd comité), lid 5, lid 6, onder e), en lid 9, van deze Overeenkomst, gelden bovenop het bepaalde in lid 2, onder a) en b), de volgende rechten:
 - i) met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten beide partijen rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot alle verder gelegen punten, zonder beperkingen van de frequentie;
 - d) wanneer het krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij de volledige eigendom van en zeggenschap over hun luchtvaartmaatschappijen hebben, en wanneer beide partijen de volledige toepassing van bijlage 1 toestaan, overeenkomstig artikel 17 (Gemengd comité), lid 5, lid 6, onder e), en lid 9 van deze Overeenkomst en overeenkomstig een bevestiging van de partijen op basis van hun respectieve procedures, zijn de bepalingen van bijlage 2 niet langer van toepassing en wordt bijlage 1 van kracht.
-

BIJLAGE 3

BILATERALE OVEREENKOMSTEN TUSSEN
CANADA EN LIDSTATEN VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAP

DEEL 1

Zoals bepaald in artikel 26 van deze Overeenkomst worden de volgende bilaterale overeenkomsten tussen Canada en de lidstaten opgeschort of vervangen door deze Overeenkomst:

- a) De Republiek Oostenrijk: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de Oostenrijkse bondsregering, ondertekend op 22 juni 1993;
- b) Het Koninkrijk België: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van België, ondertekend op 13 mei 1986;
- c) De Tsjechische Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Tsjechische Republiek, ondertekend op 13 maart 1996; Uitwisseling van nota's tot wijziging van de Overeenkomst, ondertekend op 28 april 2004 en 28 juni 2004;
- d) Het Koninkrijk Denemarken: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Denemarken, ondertekend op 13 december 1949. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Denemarken betreffende de overeenkomst voor luchtdiensten die de twee landen ondertekend hebben in Ottawa, op 13 december 1949. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Denemarken tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten van 1949, ondertekend op 16 mei 1958;

- e) De Republiek Finland: Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Finland voor luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen, ondertekend op 28 mei 1990. Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's, tot wijziging van de Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Finland inzake luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen, gedaan te Helsinki op 28 mei 1990, ondertekend op 1 september 1999;
- f) De Franse Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Franse Republiek, ondertekend op 15 juni 1976; Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Franse Republiek tot wijziging van de op 15 juni 1976 te Parijs ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 21 december 1982;
- g) De Bondsrepubliek Duitsland: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, ondertekend op 26 maart 1973; Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Bondsrepubliek Duitsland tot wijziging van de op 26 maart 1973 te Ottawa ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 16 december 1982 en 20 januari 1983;
- h) De Helleense Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Helleense Republiek, ondertekend op 20 augustus 1984; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Helleense Republiek tot wijziging van de op 20 augustus 1984 te Toronto ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 23 juni 1995 en 19 juli 1995;

- i) De Republiek Hongarije: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Republiek Hongarije, ondertekend op 7 december 1998;
- j) Ierland: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Ierland, ondertekend op 8 augustus 1947. Uitwisseling van nota's (19 april en 31 mei 1948) tussen Canada en Ierland tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 31 mei 1948; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen Canada en Ierland tot wijziging van de bijlage bij de Overeenkomst voor luchtdiensten van 8 augustus 1947, ondertekend op 9 juli 1951. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Ierland tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen van 8 augustus 1947, ondertekend op 23 december 1957;
- k) De Italiaanse Republiek: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Italië, ondertekend op 2 februari 1960; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Republiek Italië, tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten, zoals gespecificeerd in de overeengekomen notulen van 28 april 1972, ondertekend op 28 augustus 1972;
- l) Het Koninkrijk der Nederlanden: Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada, ondertekend op 2 juni 1989; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het exploiteren van niet-geregelde (charter)vluchten, ondertekend op 2 juni 1989;

- m) De Republiek Polen: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Poolse Volksrepubliek, ondertekend op 14 mei 1976; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Poolse Volksrepubliek betreffende de artikelen IX, XI, XIII en XV van de op 14 mei 1976 ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op dezelfde dag;
- n) De Portugese Republiek: Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Portugal voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Portugese grondgebied, ondertekend op 25 april 1947. Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van Portugal tot wijziging van de punten 3 en 4 van de bijlage bij de op 25 april 1947 te Lissabon ondertekende Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 24 en 30 april 1957. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Portugal tot wijziging van punt 7 van de bijlage bij de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 5 en 31 maart 1958;
- o) Roemenië: Burgerluchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Socialistische Republiek Roemenië, ondertekend op 27 oktober 1983;
- p) Het Koninkrijk Spanje: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Spanje, ondertekend op 15 september 1988;

- q) Het Koninkrijk Zweden: Overeenkomst tussen Canada en Zweden voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Zweedse grondgebied, ondertekend op 27 juni 1947; Uitwisseling van nota's tussen Canada en Zweden tot aanvulling van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Zweedse grondgebied, ondertekend op 27 en 28 juni 1947. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Zweden tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten van 1947, ondertekend op 16 mei 1958; en
- r) Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van Canada en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, ondertekend op 22 juni 1988.

DEEL 2

Met het oog op de toepassing van bijlage 2, deel 2, zijn de volgende rechten beschikbaar overeenkomstig alinea 2, onder a), punt iii):

Deel 1: voor de Canadese luchtvaartmaatschappijen

Wanneer Canadese luchtvaartmaatschappijen gecombineerde diensten voor passagiersvervoer tussen Canada en individuele lidstaten of goederendiensten exploiteren, genieten zij de volgende rechten:

Lidstaat	Verkeersrechten
Bulgarije	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar op twee nader te noemen punten die als tussenliggende punten op weg naar Sofia en/of verder dan Sofia gelegen punten mogen worden bediend.
Tsjechië	Canada mag hoogstens vier tussenliggende punten op weg naar Praag of verder dan Praag gelegen punten kiezen waarvoor rechten van de vijfde vrijheid gelden, en één extra punt in Tsjechië.
Denemarken	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Kopenhagen en: a) Amsterdam en Helsinki; of b) Amsterdam en Moskou. Amsterdam mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Helsinki en Moskou moeten worden bediend als verder gelegen punten.

Lidstaat	Verkeersrechten
Duitsland	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid mogen worden uitgeoefend tussen tussenliggende punten in Europa en punten in de Bondsrepubliek Duitsland en tussen punten in de Bondsrepubliek Duitsland en verder gelegen punten.
Griekenland	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar op tussenliggende punten op weg naar Athene en/of verder dan Athene gelegen punten en op twee extra punten in Griekenland, behalve punten in Turkije en Israël. Het totale aantal tussenliggende punten en verder gelegen punten die met rechten van de vijfde vrijheid mogen worden bediend, mag op geen enkel ogenblik hoger zijn dan vijf, waarvan hoogstens vier tussenliggende punten.
Ierland	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Ierland en tussenliggende punten, en tussen punten in Ierland en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Ierland en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Canada te bedienen.
Italië	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen twee tussenliggende punten in Europa en Rome en/of Milaan. Tussenliggende punten met rechten van de vijfde vrijheid mogen ook worden bediend als verder gelegen punten.
Polen	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Warschau en twee tussenliggende punten in Europa, die door Canada mogen worden gekozen uit de volgende lijst: Brussel, Kopenhagen, Praag, Shannon, Stockholm, Wenen, Zurich.

Lidstaat	Verkeersrechten
Portugal	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Portugal en tussenliggende punten, en tussen punten in Portugal en verder gelegen punten.
Spanje	Rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot tussenliggende en verder gelegen punten zijn beschikbaar: a) tussen Madrid en drie extra punten in Spanje, en punten in Europa (behalve München, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Italië en de republieken van de voormalige USSR); en b) tussen Madrid en één ander punt in Spanje en punten in Afrika en het Midden-Oosten, zoals door de ICAO gedefinieerd in document 9060-AT/723. Op geen enkel ogenblik mogen meer dan vier rechten van de vijfde vrijheid worden uitgeoefend.
Zweden	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Stockholm en: a) Amsterdam en Helsinki; of b) Amsterdam en Moskou. Amsterdam mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Helsinki en Moskou moeten worden bediend als verder gelegen punten.
Verenigd Koninkrijk	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en tussenliggende punten, en tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Canada te bedienen.

Deel 2: voor de luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap

Wanneer communautaire luchtvaartmaatschappijen gecombineerde diensten voor passagiersvervoer tussen individuele lidstaten en Canada of goederendiensten exploiteren, genieten zij de volgende rechten:

Lidstaat	Verkeersrechten
België	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de Verenigde Staten van Amerika, ten oosten van en in Chicago en ten noorden van en in Washington D.C.
Bulgarije	Rechten van de vijfde vrijheid mogen worden uitgeoefend op één verder gelegen punt in de Verenigde Staten van Amerika, ten oosten van maar niet in Chicago en ten noorden van of in Washington D.C. In het geval van co-terminalisering van Montreal en Ottawa, zijn geen rechten van de vijfde vrijheid beschikbaar. Op tussenliggende punten zijn geen rechten van de vijfde vrijheid beschikbaar.
Tsjechië	Rechten van de vijfde vrijheid tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de Verenigde Staten van Amerika, ten noorden van en in Washington D.C. en ten oosten van en in Chicago.
Denemarken	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Chicago en tussen Montreal en Seattle. Chicago mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Seattle mag alleen als verder gelegen punt worden bediend.

Lidstaat	Verkeersrechten
Duitsland	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn uitsluitend beschikbaar tussen Montreal en één verder gelegen punt in Florida. Bij wijze van alternatief zijn verkeersrechten van de vijfde vrijheid beschikbaar tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de continentale Verenigde Staten van Amerika, exclusief punten in de staten Californië, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas en Washington.
Griekenland	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Boston of tussen Montreal en Chicago, of verder gelegen dan Toronto naar een door de Helleense Republiek te bepalen punt in de Verenigde Staten van Amerika, met uitzondering van punten in Californië, Texas en Florida.
Ierland	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Canada en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Ierland te bedienen.
Italië	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen twee tussenliggende punten in het noordoosten van de Verenigde Staten van Amerika (ten noorden van en in Washington; ten oosten van en in Chicago) en Montreal en/of Toronto. Tussenliggende punten met rechten van de vijfde vrijheid mogen ook worden bediend als verder gelegen punten.

Lidstaat	Verkeersrechten
Polen	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en New York, als tussenliggend of verder gelegen punt.
Portugal	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten.
Spanje	Rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot tussenliggende en verder gelegen punten zijn beschikbaar: a) tussen Montreal en drie extra punten in Canada, en Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth en Houston; en b) tussen Montreal en Mexico City. Op geen enkel ogenblik mogen meer dan vier rechten van de vijfde vrijheid worden uitgeoefend.
Zweden	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Chicago en tussen Montreal en Seattle. Chicago mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Seattle mag alleen als verder gelegen punt worden bediend.

Lidstaat	Verkeersrechten
Verenigd Koninkrijk	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Canada en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in het Verenigd Koninkrijk te bedienen.

DEEL 3

In afwijking van deel 1 van deze bijlage blijven de onder d) (het Koninkrijk Denemarken), f) (de Franse Republiek), l) (het Koninkrijk der Nederlanden), en r) (het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland) vermelde overeenkomsten van toepassing op de gebieden die niet onder de definitie van "grondgebied" in artikel 1 van deze Overeenkomst vallen, onder de in dat artikel neergelegde voorwaarden.

De partijen nemen nota van de volgende verklaringen:

**Bij de ondertekening af te leggen verklaring van de Europese Gemeenschap
en haar lidstaten over de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de EU en
Canada**

"Met betrekking tot artikel 26, lid 2, bevestigen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten dat de zinsnede "(...) worden de in bijlage 3 vermelde geldende bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2", gelijkstaat met een verklaring dat de betrokken bepalingen in de Overeenkomst voorrang hebben boven de betrokken bepalingen van de in bijlage 3 vermelde geldende bilaterale overeenkomsten."

**Bij de ondertekening af te leggen verklaring van de Europese Gemeenschap
en haar lidstaten over de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de EU en
Canada**

"De Europese Gemeenschap en haar lidstaten verduidelijken dat de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en Canada, anderzijds, en met name artikel 8, niet voorziet in vrijstelling van de belasting over de toegevoegde waarde (btw), behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft, en de lidstaten niet belet een belasting te heffen op luchtvaartbrandstof voor binnenlandse of intra-communautaire vluchten overeenkomstig Richtlijn 2003/96/EG van de Raad."