



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 21.4.2006
COM(2006) 169 definitief

2006/0058 (CNS)

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 ondertekening en voorlopige toepassing van de Overeenkomst inzake
luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de
Verenigde Staten van Amerika anderzijds**

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 de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese
Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Verenigde Staten van Amerika
anderzijds**

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

1) ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doelstellingen**

Over de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Verenigde Staten van Amerika anderzijds is onderhandeld krachtens een door de Raad in juni 2003 gegeven mandaat. De luchtdiensten tussen de EU en de VS zijn momenteel geregeld in bilaterale overeenkomsten tussen afzonderlijke lidstaten en de VS. Deze bilaterale overeenkomsten bevatten bepalingen die door het Europese Hof van Justitie in november 2002 onverenigbaar met het gemeenschapsrecht werden verklaard, en daarom is het van essentieel belang dat er een nieuwe communautaire kaderregeling komt voor de luchtdiensten tussen de EU en de VS. De Overeenkomst is een brede eerste fase-overeenkomst waarbij beide partijen zich ertoe verbinden onderhandelingen te beginnen over een tweede fase volgens een vastgelegd tijdschema. Ze zal voldoen aan de juridische eisen van de Gemeenschap en aanzienlijke directe economische voordelen opleveren voor de transatlantische luchtreizigers en -vervoerders.

• **Algemene achtergrond**

Doelstelling van het onderhandelingsmandaat is de instelling van een Open Luchtvaartruimte (OAA) tussen de EU en de VS. Dit betekent dat er één enkele markt voor luchtvervoer tussen de EU en de VS zal komen waarop vrij kan worden geïnvesteerd, en waarop Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zonder enige beperking ook op de thuismarkten van beide partijen luchtdiensten zullen kunnen leveren. Voor een volledige verwezenlijking van het mandaat zullen ingrijpende wetswijzigingen in de Verenigde Staten nodig zijn, waaronder de opheffing van de bestaande wettelijke beperkingen inzake buitenlandse eigendom van en zeggenschap over Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen en inzake cabotage. Deze kwesties liggen in de VS politiek nog steeds uiterst gevoelig. Daarom wordt in het mandaat uitdrukkelijk de mogelijkheid ingeruimd van tenuitvoerlegging van een overeenkomst volgens een gefaseerde aanpak, hoewel een en ander betekent dat er mechanismen moeten komen om vooruitgang in de opeenvolgende fasen te verzekeren.

De EU stemde er tijdens de onderhandelingen mee in cabotage niet in de eerste fase-overeenkomst op te nemen, maar gaf wel duidelijk te verstaan dat een eerste fase-overeenkomst voor de EU alleen aanvaardbaar zou zijn als er duidelijke vooruitgang zou worden geboekt bij de opheffing van beperkingen op het gebied van eigendom van en zeggenschap over Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Op 2 november 2005 publiceerde het Amerikaanse Department of Transportation (DOT) een “Notice of Proposed Rulemaking” (NPRM), waarin het wettelijk voorschrift dat Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen onder de “feitelijke zeggenschap” van Amerikaanse burgers moeten zijn zo wordt geïnterpreteerd, dat dit een verruiming betekent van de mogelijkheden voor buitenlandse burgers om te investeren en participeren in het beheer van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen.

Op basis van de onderhandelingsrichtlijnen van het mandaat is de tekst van de Overeenkomst met de Verenigde Staten van Amerika door de Commissie gefinaliseerd

op de finale onderhandelingsronde op 18 november 2005. Bij de finalisering van de tekst van de Overeenkomst verklaarde de EU dat bij de besluitvorming inzake de vraag of met de Overeenkomst zal worden doorgegaan, de Europese Gemeenschap en haar lidstaten bij hun beschouwing van de resultaten van het NPRM-proces zullen kijken of er een definitieve regel is. Aannee van het besluit door de Raad hangt dus af van een eerdere aanname door het Amerikaanse DOT van een definitieve regel die naar het oordeel van de Raad duidelijke betekenisvolle en ingrijpende wijzigingen van het Amerikaans beleid terzake inhoudt. Indien de definitieve regel van het DOT tijdig wordt bekendgemaakt en indien de beoordeling door de Raad positief uitvalt, zal de ondertekening van de overeenkomst naar verwachting in de eerste helft van 2006 plaatsvinden.

- **Bestaande bepalingen op het door het voorstel bestreken gebied**

De bepalingen van de Overeenkomst komen in de plaats van de huidige 20 bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen lidstaten en de Verenigde Staten.

- **Verenigbaarheid met de overige beleidslijnen en doelstellingen van de Unie**

Sluiting van een luchtvervoersovereenkomst met de Verenigde Staten vormt reeds sinds lange tijd een prioriteit voor de EU en is een essentiële stap in de ontwikkeling van het externe luchtvaartbeleid van de EU als omschreven in mededeling COM(2005) 79 def. van de Commissie, getiteld: “ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap”. De Overeenkomst dient ook een fundamentele doelstelling van het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap, omdat zij de bestaande bilaterale luchtvervoersovereenkomsten met het gemeenschapsrecht in overeenstemming zal brengen.

2) RAADPLEGING VAN DE BETROKKEN PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Raadpleging van de betrokken partijen**

Wijze van raadpleging, voornaamste betrokken sectoren en algemeen profiel van de respondenten

Het gehele onderhandelingsproces door heeft de Commissie uitgebreid overleg gepleegd met de betrokkenen, met name in het kader van geregelde samenkomsten met het Overlegforum, bestaande uit vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en vakbonden.

Samenvatting van de reacties en hoe daarmee rekening is gehouden

Er zijn meer dan 10 samenkomsten geweest met het Overlegforum en daarbij zijn alle onderdelen van de onderhandelingen uitgebreid besproken. Bij de voorbereiding van het onderhandelingsstandpunt van de Gemeenschap is naar behoren rekening gehouden met alle opmerkingen van de betrokkenen.

- **Inwinning en gebruik van deskundige adviezen**

Advisering door externe deskundigen was niet nodig.

- **Effectbeoordeling**

De Overeenkomst vormt een belangrijke eerste stap op de weg naar verwezenlijking van het uiteindelijke doel van de Gemeenschap: schepping van een EU-VS Open Luchtvaartruimte. Volgens een rapport dat in opdracht van de Commissie in 2002 is opgesteld door Amerikaanse adviesbureaus, de Brattle Group, zal een EU-VS open luchtvaartruimte meer dan 17 miljoen passagiers extra per jaar en voor minstens 5 miljard euro per jaar consumentenvoordelen opleveren, terwijl de werkgelegenheid aan beide zijden van de Atlantische Oceaan zal stijgen.

De Overeenkomst voorziet in de oprichting van een Gemengd Comité dat tot taak krijgt zich bezig te houden met de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst en de effecten daarvan te bekijken.

3) JURIDISCHE ASPECTEN VAN HET VOORSTEL

- **Korte samenvatting van de voorgestelde maatregel**

De Overeenkomst is een brede eerste fase-overeenkomst, die in de plaats komt van de huidige bilaterale overeenkomsten die lidstaten met de Verenigde Staten hebben gesloten. Door de Overeenkomst worden alle bestaande beperkingen op de rechten van communautaire en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen om tussen punten in de Europese Gemeenschap en punten in de Verenigde Staten te vliegen opgeheven. In verband hiermee neemt de Overeenkomst de belemmeringen weg die de communautaire luchtvaartmaatschappijen beletten te profiteren van het recht van vestiging binnen de Gemeenschap, het recht op non-discriminatoire markttoegang inbegrepen, in verband met de levering van luchtdiensten naar en vanuit de Verenigde Staten, belemmeringen waarvan het bestaan is vastgesteld in de vonnissen van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen in de zaken C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 en C-476/98.

- **Rechtsgrondslag**

Artikel 80, lid 2, in samenhang met de eerste zin van de eerste alinea van artikel 300, lid 2, en de eerste alinea van artikel 300, lid 3.

- **Subsidiariteitsbeginsel**

Het subsidiariteitsbeginsel is van toepassing voorzover het voorstel niet onder de uitsluitende bevoegdheid van de Gemeenschap valt.

De doelstellingen van het voorstel kunnen niet in voldoende mate door de lidstaten worden bereikt om de volgende reden(en).

De Overeenkomst voorziet in nieuwe regelingen op gemeenschapsniveau voor de levering van transatlantische luchtdiensten, die in de plaats zullen komen van de bestaande door de afzonderlijke lidstaten gemaakte afspraken. De Overeenkomst creëert uniforme voorwaarden voor markttoegang voor alle communautaire luchtvaartmaatschappijen tegelijk en voert nieuwe regelingen in voor samenwerking op regelgevingsgebied tussen de Europese Gemeenschap en de Verenigde Staten op gebieden die van essentieel belang zijn voor een veilige en efficiënte exploitatie van

transatlantische luchtdiensten. Met name zal er intensievere samenwerking komen in aangelegenheden met betrekking tot beveiliging en veiligheid van de luchtvaart. Er komen ook nieuwe regelingen voor de samenwerking tussen de mededingingsautoriteiten van beide partijen met betrekking tot de toepassing op de internationale luchtvaart van hun respectievelijke mededingingsregels die van invloed zijn op de transatlantische markt. Deze regelingen zijn alleen mogelijk op communautair niveau, omdat het hier gaat om een aantal gebieden waarop uitsluitend de Gemeenschap bevoegd is.

De doelstellingen van het voorstel kunnen beter met een communautaire maatregel worden bereikt, en wel om de volgende reden(en).

De Overeenkomst voorziet in de gelijktijdige uitbreiding van haar bepalingen tot de 25 lidstaten, waarbij dezelfde regels zonder discriminatie van toepassing zijn op en ten goede komen aan alle luchtvaartmaatschappijen, ongeacht hun nationaliteit. De luchtvaartmaatschappijen kunnen nu vrij vluchten uitvoeren vanuit ieder punt in de Europese Unie naar ieder punt in de Verenigde Staten.

Dankzij opheffing van alle markttoegangsbeperkingen tussen de EU en de Verenigde Staten zullen niet alleen nieuwe spelers op de markt komen en gelegenheden worden geschapen om op onvoldoende bediende luchthavens te vliegen, maar zal ook de consolidatie tussen communautaire luchtvaartmaatschappijen worden bevorderd.

De Overeenkomst verzekert alle communautaire luchtvaartmaatschappijen van toegang tot commerciële mogelijkheden, zoals de levering van vliegtuigen met bemanning aan Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, hetgeen geen enkele lidstaat in bilaterale onderhandelingen heeft kunnen bedingen. Eén van de voornaamste doelstellingen van het mandaat is gelijke mededingingsvoorwaarden te scheppen voor alle Europese en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Hiervoor is intensieve samenwerking op regelgevingsgebied vereist, hetgeen alleen mogelijk is op Gemeenschapsniveau.

Het voorstel strookt derhalve met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheidsbeginsel**

Het voorstel strookt met het evenredigheidsbeginsel om de volgende reden(en).

Er wordt een Gemengd Comité opgericht voor het bespreken van kwesties met betrekking tot de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst. Genoemd comité zal overleg over nieuwe initiatieven of ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving bevorderen en mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van de Overeenkomst bekijken. Het Gemengd Comité zal zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de Commissie en de lidstaten.

Voorts zullen de lidstaten doorgaan met de uitvoering van hun traditionele administratieve taken in het kader van het internationaal luchtvervoer, maar dan wel volgens gemeenschappelijke regels die op uniforme wijze worden toegepast.

- **Keuze van rechtsmiddelen**

Voorgestelde rechtsmiddelen: andere.

Andere rechtsmiddelen zijn niet geschikt om de volgende reden(en).

Externe luchtvaartbetrekkingen kan alleen kracht worden bijgezet door internationale overeenkomsten.

4) GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de gemeenschapsbegroting.

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 ondertekening en voorlopige toepassing van de Overeenkomst inzake
luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de
Verenigde Staten van Amerika anderzijds**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE
REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 80, lid 2, in samenhang met de eerste zin van de eerste alinea van artikel 300, lid 2

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) de Commissie heeft namens de Gemeenschap en de lidstaten onderhandeld over een Overeenkomst inzake luchtvervoer met de Verenigde Staten van Amerika (hierna te noemen de “Overeenkomst”);
- (2) de Overeenkomst is geparafeerd op
- (3) onder voorbehoud van sluiting op een later tijdstip dient de Overeenkomst te worden ondertekend en voorlopig te worden toegepast door de Gemeenschap en de lidstaten;
- (4) momenteel schrijft de wet in de Verenigde Staten onder meer voor dat een luchtvaartmaatschappij alleen een vergunning krijgt als Amerikaanse luchtvaartmaatschappij, indien de “feitelijke zeggenschap” in handen is van Amerikaanse burgers. Deze eis is door het Amerikaanse Department of Transportation geïnterpreteerd in een algemene beleidsverklaring in Part 399.88 van titel 4 van de Code of Federal Regulations (hierna te noemen “CFR 4 Part 399.88”);
- (5) de Overeenkomst berust op de afspraak dat de Verenigde Staten de in CFR 14 part 399.88 neergelegde interpretatie van de wettelijk voorgeschreven “feitelijke zeggenschap” op zodanige wijze zullen toepassen dat de onderdanen van de lidstaten die geïnvesteerd hebben in een luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Staten de mogelijkheid krijgen in evenredige mate invloed uit te oefenen op de commerciële activiteiten van deze luchtvaartmaatschappij. Indien de luchtvaartautoriteiten of de rechtbanken van de Verenigde Staten CF 14 399.88 niet op genoemde wijze interpreteren dan wel toepassen, of indien genoemde bepaling wordt gewijzigd, herroepen, ingetrokken of nietig verklaard, dienen de Gemeenschap en de lidstaten de voorlopige toepassing van de Overeenkomst op te schorten, tenzij genoemde bepaling wordt vervangen door een andere bepaling die de communautaire investeerders een even gunstige behandeling toekent;

- (6) er moeten procedures worden vastgesteld volgens welke, indien van toepassing, wordt beslist hoe de voorlopige toepassing van de Overeenkomst moet worden opgeschort. Voorts moeten er passende procedures worden vastgesteld voor de deelneming van de Gemeenschap en de lidstaten aan het bij artikel 17 van de Overeenkomst opgericht Gemengd Comité en aan de in artikel 18 van de Overeenkomst voorziene arbitrageprocedures, alsmede voor de tenuitvoerlegging van bepaalde bepalingen van de Overeenkomst betreffende beveiliging, veiligheid, verkeersrechten en overheidssteun.

BESLUITEN:

Artikel 1 (Ondertekening)

Onder voorbehoud van een mogelijke sluiting op een latere datum wordt de voorzitter van de Raad bij deze gemachtigd de persoon aan te wijzen die de bevoegdheid heeft namens de Gemeenschap de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Verenigde Staten anderzijds te ondertekenen. De tekst van de Overeenkomst is bij dit besluit gevoegd.

Artikel 2 (Voorlopige toepassing)

1. In afwachting van haar inwerkingtreding wordt de Overeenkomst voorlopig toegepast door de Gemeenschap en de lidstaten met ingang van [...].
2. Een besluit om de voorlopige toepassing van de Overeenkomst op te schorten en daarvan mededeling te doen aan de Verenigde Staten overeenkomstig artikel 24, lid 2, van de Overeenkomst, en een besluit om deze mededeling in te trekken wordt op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen namens de Gemeenschap en de lidstaten door de Raad genomen,.
3. Indien de Raad overeenkomstig de procedure van lid 2 vaststelt dat
 - a) CFR 14 Part 399.88, of enige latere bepaling, door de luchtvaartautoriteiten of de rechtbanken van de Verenigde Staten wordt geïnterpreteerd of toegepast op een wijze die de onderdanen van de lidstaten die in een luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Staten hebben geïnvesteerd niet de mogelijkheid biedt om een evenredige mate van invloed uit te oefenen op de commerciële activiteiten van deze luchtvaartmaatschappij, met uitzondering van zaken met betrekking tot beveiliging, veiligheid en de verplichtingen van de Civil Reserve Air Fleet; of
 - b) CFR 14 Part 399.88, of enige latere bepaling, zodanig gewijzigd wordt dat zij de onderdanen van de lidstaten die in een luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Staten hebben geïnvesteerd een minder gunstige behandeling biedt dan CFR 14 Part 399.88; of
 - c) CFR 14 Part 399.88, of enige latere bepaling, ingetrokken, herroepen of nietig verklaard wordt, tenzij zij wordt vervangen door een andere bepaling die de onderdanen van de lidstaten die in een luchtvaartmaatschappij van de

Verenigde Staten hebben geïnvesteerd een behandeling biedt die niet minder gunstig is dan CFR 14 Part 399.88.

doet hij de in artikel 24, lid 2, van de Overeenkomst voorziene mededeling.

Artikel 3 (Gemengd Comité)

1. De Gemeenschap en de lidstaten worden in het krachtens artikel 17 van de Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité vertegenwoordigd door de Commissie, bijgestaan door vertegenwoordigers van de lidstaten.
2. Het door de Gemeenschap en haar lidstaten in het Gemengd Comité in te nemen standpunt inzake onder de artikelen 17 en 19 van de Overeenkomst vallende zaken of zaken die geen besluit met juridische gevolgen vereisen, wordt vastgesteld door de Commissie. In alle andere gevallen wordt het standpunt van de Gemeenschap en haar lidstaten vastgesteld door de Raad die op voorstel van de Commissie met gekwalificeerde meerderheid van stemmen besluit.

Artikel 4 (Arbitrage)

1. Bij de arbitrageprocedure in het kader van artikel 18 van de Overeenkomst worden de Gemeenschap en de lidstaten door de Commissie vertegenwoordigd.
2. Het besluit om de toepassing van voordelen overeenkomstig artikel 18, lid 7 op te schorten wordt genomen door de Raad op basis van een voorstel van de Commissie. In onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallende zaken besluit de Raad met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.
3. Iedere andere krachtens artikel 18 van de Overeenkomst te nemen maatregel wordt genomen door de Commissie, met de hulp van een Speciaal Comité van door de Raad benoemde vertegenwoordigers van de lidstaten.

Artikel 5 (Verkeersrechten)

1. De lidstaten stellen de Commissie van tevoren in kennis van een beslissing die zij uit hoofde van artikel 4 of 5 van de Overeenkomst willen nemen.
2. Als de Commissie van mening is dat een beslissing die een lidstaat uit hoofde van artikel 4 of 5 van de Overeenkomst heeft genomen of voornemens is te nemen onverenigbaar is met de Overeenkomst, stelt zij een besluit op waarin de lidstaat gevraagd wordt de nodige maatregelen te nemen om aan de Overeenkomst te voldoen. De Raad en de lidstaten worden in kennis gesteld van het besluit van de Commissie. Een lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen tien werkdagen na mededeling aan de Raad voorleggen. De Raad kan een andere beslissing nemen binnen een maand na de doorverwijzing. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Artikel 6 (Veiligheid)

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 7 van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Artikel 7 (Beveiliging)

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 8 van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Artikel 8 (Overheidssubsidies en -steun)

1. Indien een lidstaat denkt dat door een overheidsinstantie overwogen of verleende subsidie of steun op het grondgebied van de Verenigde Staten de in artikel 13, lid 2, van de Overeenkomst bedoelde nadelige invloed op de mededinging zal hebben, kan hij de zaak onder de aandacht van de Commissie brengen. De Commissie kan zich tot genoemde instantie richten of vragen om een bijeenkomst van het uit hoofde van artikel 17 van de Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité.
2. Wanneer de Verenigde Staten uit hoofde van artikel 13, lid 3, van de Overeenkomst contact met hen opneemt, stellen de lidstaten de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*

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 de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese
Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Verenigde Staten van Amerika
anderzijds**

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE
REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, met name op artikel 80,
lid 2, in samenhang met de eerste zin van de eerste alinea van artikel 300, lid 2

Gelet op het advies van Europese Parlement¹

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) de Commissie heeft namens de Gemeenschap en de lidstaten onderhandeld over een Overeenkomst inzake luchtvervoer met de Verenigde Staten van Amerika (hierna genoemd de “Overeenkomst”);
- (2) de Overeenkomst is ondertekend op;
- (3) de Overeenkomst behoeft goedkeuring door de Gemeenschap en de lidstaten;
- (4) momenteel schrijft de wet in de Verenigde Staten onder meer voor dat een luchtvaartmaatschappij alleen een vergunning krijgt als Amerikaanse luchtvaartmaatschappij indien de “feitelijke zeggenschap” in handen is van Amerikaanse burgers. Deze eis is door het Amerikaanse Department of Transportation geïnterpreteerd in een algemene beleidsverklaring in Part 399.88 van titel 4 van de Code of Federal Regulations (hierna te noemen “CFR 14 Part 399.88”);
- (5) de Overeenkomst berust op de afspraak dat de Verenigde Staten de in CFR 14 part 399.88 neergelegde interpretatie van de wettelijk voorgeschreven “feitelijke zeggenschap” op zodanige wijze zullen toepassen dat de onderdanen van de lidstaten die geïnvesteerd hebben in een luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Staten de mogelijkheid krijgen in evenredige mate invloed uit te oefenen op de commerciële activiteiten van deze luchtvaartmaatschappij. Indien de luchtvaartautoriteiten of de rechtbanken van de Verenigde Staten CF 14 399.88 niet op genoemde wijze interpreteren dan wel toepassen, of indien genoemde bepaling wordt gewijzigd,

¹ PB C ...

herroepen, ingetrokken of nietig verklaard, dienen de Gemeenschap en de lidstaten derhalve de voorlopige toepassing van de Overeenkomst op te schorten, tenzij genoemde bepaling wordt vervangen door een andere bepaling die de communautaire investeerders een even gunstige behandeling toekent;

- (6) er moeten procedures worden vastgesteld volgens welke, indien van toepassing, wordt beslist hoe de Overeenkomst moet worden beëindigd. Voorts moeten er passende procedures worden vastgesteld voor de deelname door de Gemeenschap en de lidstaten aan het uit hoofde van artikel 17 van de Overeenkomst opgericht Gemengd Comité en aan de in artikel 18 van de Overeenkomst voorziene arbitrageprocedures, alsmede voor de tenuitvoerlegging van bepaalde bepalingen van de Overeenkomst betreffende beveiliging, veiligheid, verkeersrechten en overheidssteun.

BESLUITEN:

Artikel 1 (goedkeuring)

1. De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten enerzijds en de Verenigde Staten van Amerika anderzijds wordt bij deze goedgekeurd namens de Gemeenschap. De tekst van de Overeenkomst is bij dit besluit gevoegd.
2. Wanneer de lidstaten hun interne procedures voor de inwerkingtreding van de Overeenkomst hebben voltooid, sturen zij de in artikel 25 van de Overeenkomst bedoelde diplomatieke nota naar het secretariaat van de Raad.
3. De voorzitter van de Raad wordt bij deze gemachtigd de persoon aan te duiden die bevoegd is om namens de Gemeenschap en de lidstaten de in artikel 25 van de Overeenkomst bedoelde diplomatieke nota's aan de Verenigde Staten te bezorgen..

Artikel 2 (Beëindiging)

1. Een besluit om de Overeenkomst te beëindigen en daarvan mededeling te doen aan de Verenigde Staten overeenkomstig artikel 22 van de Overeenkomst, en een besluit om deze mededeling in te trekken wordt op voorstel van de Commissie met eenparigheid van stemmen door de Raad genomen namens de Gemeenschap en de lidstaten.
2. Indien de Raad overeenkomstig de procedure van lid 2 vaststelt dat
 - a) CFR 14 Part 399.88, of enige latere bepaling, door de luchtvaartautoriteiten of de rechtbanken van de Verenigde Staten wordt geïnterpreteerd of toegepast op een wijze die de onderdanen van de lidstaten die in een luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Staten hebben geïnvesteerd niet de mogelijkheid biedt om een evenredige mate van invloed uit te oefenen op de commerciële activiteiten van deze luchtvaartmaatschappij, met uitzondering van zaken met betrekking tot beveiliging, veiligheid en de verplichtingen van de Civil Reserve Air Fleet; of

- b) CFR 14 Part 399.88, of enige latere bepaling, zodanig gewijzigd wordt dat zij de onderdanen van de lidstaten die in een luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Staten hebben geïnvesteerd een minder gunstige behandeling biedt dan CFR 14 Part 399.88; of
- c) CFR 14 Part 399.88, of enige latere bepaling, ingetrokken, herroepen of nietig verklaard wordt, tenzij zij wordt vervangen door een andere bepaling die de onderdanen van de lidstaten die in een luchtvaartmaatschappij van de Verenigde Staten hebben geïnvesteerd een behandeling biedt die even gunstig is als die van CFR 14 Part 399.88.

doet hij de in artikel 22 van de Overeenkomst voorziene mededeling.

Artikel 3 (Gemengd Comité)

1. De Gemeenschap en de lidstaten worden in het krachtens artikel 17 van de Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité vertegenwoordigd door de Commissie, bijgestaan door vertegenwoordigers van de lidstaten.
2. Het door de Gemeenschap en haar lidstaten in het Gemengd Comité in te nemen standpunt inzake onder de artikelen 17 en 19 van de Overeenkomst vallende zaken of zaken die geen besluit met juridische gevolgen vereisen, wordt vastgesteld door de Commissie. In alle andere gevallen wordt het standpunt van de Gemeenschap en haar lidstaten vastgesteld door de Raad die op voorstel van de Commissie met gekwalificeerde meerderheid van stemmen besluit.

Artikel 4 (Arbitrage)

1. Bij de arbitrageprocedure in het kader van artikel 18 van de Overeenkomst worden de Gemeenschap en de lidstaten door de Commissie vertegenwoordigd.
2. Het besluit om de toepassing van voordelen overeenkomstig artikel 18, lid 7 op te schorten wordt genomen door de Raad op basis van een voorstel van de Commissie. In onder de exclusieve bevoegdheid van de Gemeenschap vallende zaken besluit de Raad met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.
3. Iedere andere krachtens artikel 18 van de Overeenkomst te nemen maatregel wordt genomen door de Commissie, met de hulp van een Speciaal Comité van door de Raad benoemde vertegenwoordigers van de lidstaten.

Artikel 5 (Verkeersrechten)

1. De lidstaten stellen de Commissie van tevoren in kennis van een beslissing die zij uit hoofde van artikel 4 of 5 van de Overeenkomst willen nemen.
2. Als de Commissie op enig tijdstip van oordeel is dat een beslissing die een lidstaat uit hoofde van artikel 4 of 5 van de Overeenkomst heeft genomen of voornemens is te nemen onverenigbaar is met de Overeenkomst, stelt zij een besluit op waarin de lidstaat gevraagd wordt de nodige maatregelen te nemen om aan de Overeenkomst te

voldoen. De Raad en de lidstaten worden in kennis gesteld van het besluit van de Commissie. Een lidstaat kan het besluit van de Commissie binnen tien werkdagen na de kennisgeving ervan aan de Raad voorleggen. De Raad kan een andere beslissing nemen binnen een maand na de doorverwijzing. De Raad besluit met gekwalificeerde meerderheid van stemmen.

Artikel 6 (Veiligheid)

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 7 van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Artikel 7 (Beveiliging)

De lidstaten stellen de Commissie onmiddellijk in kennis van verzoeken of aanmeldingen die zij uit hoofde van artikel 8 van de Overeenkomst hebben gedaan of ontvangen.

Artikel 8 (Overheidssubsidies en -steun)

1. Indien een lidstaat denkt dat door een overheidsinstantie overwogen of verleende subsidie of steun op het grondgebied van de Verenigde Staten de in artikel 13, lid 2, van de Overeenkomst bedoelde nadelige invloed op de mededinging zal hebben, kan hij de zaak onder de aandacht van de Commissie brengen. De Commissie kan zich tot genoemde instantie richten of vragen om een bijeenkomst van het uit hoofde van artikel 17 van de Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité.
2. Wanneer de Verenigde Staten uit hoofde van artikel 13, lid 3, van de Overeenkomst contact met hen opneemt, stellen de lidstaten de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad
De voorzitter*

BIJLAGE

OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER

DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA (hierna de “Verenigde Staten”) enerzijds; en

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,
HET KONINKRIJK BELGIË,
DE REPUBLIEK CYPRUS,
DE REPUBLIEK TSJECHIË,
HET KONINKRIJK DENEMARKEN,
DE REPUBLIEK ESTLAND,
DE REPUBLIEK FINLAND,
DE FRANSE REPUBLIEK,
DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,
DE HELLEENSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK HONGARIJE,
IERLAND,
DE ITALIAANSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK LETLAND,
DE REPUBLIEK LITOUWEN,
HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,
DE REPUBLIEK MALTA,
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
DE REPUBLIEK POLEN,
DE PORTUGESE REPUBLIEK,
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”),

en de EUROPESE GEMEENSCHAP, anderzijds;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zijn als volgt overeengekomen:

Artikel 1

Definities

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

1. “Overeenkomst”, deze Overeenkomst, de bijlagen en eventuele wijzigingen hiervan;
2. “Luchtvervoer”, het vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, lading en post, gescheiden of gecombineerd, dat tegen vergoeding of te huur aan het publiek wordt aangeboden;
3. “Verdrag”, het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
 - a. iedere wijziging die in werking is getreden krachtens artikel 94, sub a) van het Verdrag, die door de Verenigde Staten en de lidstaat of lidstaten geratificeerd is, voorzover zij terzake doet, en
 - b. iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het Verdrag, voorzover deze bijlage of wijziging op een gegeven tijdstip voor de Verenigde Staten en voor de lidstaat of lidstaten van kracht is, en voorzover zij terzake doet
4. “Volledige kosten”, de kosten van de dienstverlening plus een redelijke vergoeding voor vaste beheerskosten;
5. “Internationaal luchtvervoer”, luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
6. “Partij”, de Verenigde Staten of de Europese Gemeenschap en haar lidstaten;
7. “Prijzen”, tarieven of kosten die luchtvaartmaatschappijen, agentschappen inbegrepen, in rekening brengen voor luchtvervoer van passagiers, bagage en/of vracht (post niet meegerekend), inclusief grondvervoer in verband met internationaal luchtvervoer indien van toepassing, en de voor de beschikbaarheid van deze tarieven of kosten geldende voorwaarden;
8. “Landing voor andere dan verkeersdoeleinden”, een om een andere reden dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, bagage, lading en of post in het luchtvervoer gemaakte landing;
9. “Grondgebied”, voor de Verenigde Staten de landgebieden (vasteland en eilanden), binnenwateren en binnenzeeën onder haar soevereiniteit of rechtsbevoegdheid, en voor de Europese Gemeenschap en haar lidstaten de landgebieden (vasteland en eilanden), binnenwateren en territoriale wateren waar het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap wordt toegepast onder de voorwaarden die in dat verdrag en ieder later instrument zijn neergelegd; de toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar wordt geacht te zijn onverminderd de respectievelijke rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk in het geschil over de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven gelegen is; de toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar wordt

opgeschort tot de datum waarop de regelingen in de gezamenlijke verklaring van de ministers van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk van 2 december 1987 van toepassing worden, en

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

Artikel 2

Eerlijke en gelijke gelegenheid

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

Artikel 3

Verlening van rechten

1. Elke Partij verleent de andere Partij de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij:
 - a. het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b. het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
 - c. het recht om internationaal luchtvervoer te verrichten tussen punten op de volgende routes:
 - i. voor luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten (hierna "Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen" genoemd), vanaf punten achter de Verenigde Staten via de Verenigde Staten en tussenliggende punten naar een punt of punten in een lidstaat of lidstaten en daarbuiten; en voor vrachtdienst tussen een lidstaat en een punt of punten (inclusief in andere lidstaten);
 - ii. voor luchtvaartmaatschappijen van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (hierna "communautaire luchtvaartmaatschappijen" genoemd) vanaf punten achter de lidstaten via de lidstaten en tussenliggende punten naar een punt of punten in de Verenigde Staten en daarbuiten; en voor vrachtdienst tussen de Verenigde Staten en een punt of punten; en
 - d. de anderszins in deze Overeenkomst vermelde rechten.
2. Iedere luchtvaartmaatschappij kan bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:
 - a. vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;

- b. verschillende vluchtnummers combineren binnen de exploitatie van één luchtvaartuig;
- c. achterliggende, tussenliggende en verder gelegen punten en punten op de grondgebieden van Partijen bedienen in elke combinatie en in iedere volgorde;
- d. landingen op een punt of punten overslaan;
- e. op ieder willekeurig punt transfer van verkeer van het ene van haar luchtvaartuigen naar het andere doen plaatsvinden;
- f. punten achter enig punt op haar grondgebied bedienen, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en deze diensten aanbieden en bij het publiek bekendmaken als doorgaande diensten;
- g. een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van elk van één van beide Partijen;
- h. doorvoervluchten verrichten via het grondgebied van de andere Partij; en
- i. verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren ongeacht de herkomst van dit verkeer;

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

3. De bepalingen van lid 1 van dit artikel gelden voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen indien het vervoer, vrachtdiensten uitgezonderd, deel uitmaakt van een dienst die de Verenigde Staten bedient of voor communautaire luchtvaartmaatschappijen in geval van een dienst die een lidstaat bedient.
4. Elke Partij laat iedere luchtvaartmaatschappij vrij in de bepaling van frequentie en capaciteit van het internationaal luchtvervoer dat zij op basis van commerciële overwegingen op de markt aanbiedt. Overeenkomstig dit recht legt geen van beide Partijen eenzijdig beperkingen op met betrekking tot verkeersvolume, frequentie of regelmaat van de diensten dan wel ten aanzien van het vliegtuigtype of de vliegtuigtypes die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden gebruikt, noch eist zij indiening van dienstregelingen, programma's voor chartervluchten of operationele plannen door luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, tenzij dit mag worden geëist in verband met de douane of om technische, bedrijfs- of milieu- (overeenkomstig artikel 14) redenen onder gelijke voorwaarden overeenkomstig artikel 15 van het Verdrag.
5. Een luchtvaartmaatschappij mag internationaal luchtvervoer verrichten zonder enige beperking met betrekking tot het op enig punt veranderen van type of aantal gebruikte luchtvaartuigen; dit geldt voor Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, indien het vervoer, vrachtdiensten uitgezonderd, deel uitmaakt van een dienst die de Verenigde Staten bedient, en voor communautaire luchtvaartmaatschappijen indien het vervoer, vrachtdiensten uitgezonderd, deel uitmaakt van een dienst die een lidstaat bedient.
6. Geen enkele bepaling in deze Overeenkomst wordt geacht:

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

Artikel 4

Verlening van vergunningen

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

- a. wanneer het een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij berusten bij de Verenigde Staten, bij Amerikaanse onderdanen, of bij beiden;
- b. wanneer het een communautaire luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij berusten bij een lidstaat of lidstaten, bij onderdanen van die staat of staten of bij beiden;
- c. de luchtvaartmaatschappij in staat is te voldoen aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de Partij die de aanvraag of aanvragen behandelt; en
- d. de bepalingen van artikel 7 (veiligheid) en artikel 8 (beveiliging) worden gehandhaafd en toegepast.

Artikel 5

Intrekking van vergunningen

1. Elk van beide Partijen kan de exploitatievergunningen of technische vergunningen intrekken, opschorten of beperken dan wel op andere wijze de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij opschorten of beperken, wanneer :
 - a. indien het een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij niet bij de Verenigde Staten, niet bij Amerikaanse onderdanen dan wel bij geen van beiden berusten;
 - b. indien het een communautaire luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en het feitelijk toezicht op die

luchtvaartmaatschappij niet bij een lidstaat of lidstaten, niet bij onderdanen van die staat of staten dan wel bij geen van beiden berusten, of

- c. die luchtvaartmaatschappij zich niet heeft gehouden aan de in artikel 6 (toepassing van wetgeving) van deze Overeenkomst bedoelde wetgeving.
2. Tenzij onmiddellijk optreden van essentieel belang is om verdere inbreuken op lid 1, sub c. van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel ingestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de andere Partij.
3. Dit artikel houdt geen beperking in van de rechten van Partijen om de exploitatievergunning of technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen te weigeren, in te trekken, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden overeenkomstig de bepalingen van artikel 7 (veiligheid) of artikel 8 (beveiliging).

Artikel 6

Toepassing van wetgeving

1. De wetten en voorschriften van een Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van aan de internationale luchtvaart deelnemende luchtvaartuigen of betreffende de exploitatie van en het besturen van deze luchtvaartuigen zolang ze zich binnen haar grondgebied bevinden dienen te worden toegepast op de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij gebruikte luchtvaartuigen en moeten door deze luchtvaartuigen worden nageleefd bij hun binnenkomst in of hun vertrek uit, dan wel gedurende hun verblijf binnen het grondgebied van eerstgenoemde Partij.
2. Bij binnenkomst in, gedurende het verblijf binnen of bij vertrek vanuit het grondgebied van een Partij moeten de wetten en voorschriften die binnen dat grondgebied met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit haar grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het vliegtuig gelden (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij worden nageleefd.

Artikel 7

Veiligheid

1. De verantwoordelijke autoriteiten van Partijen erkennen de bewijzen van luchtwaardigheid, de bewijzen van bevoegdheid en de vergunningen die zij hebben afgegeven of waaraan door elkaar geldigheid is verleend en die nog steeds van kracht zijn als geldig voor de exploitatie van het in deze Overeenkomst bedoelde luchtvervoer, op voorwaarde dat de voor deze certificaten en bewijzen geldende eisen tenminste voldoen aan de eventuele overeenkomstig het Verdrag vastgestelde minimumnormen. De verantwoordelijke autoriteiten mogen echter certificaten van luchtwaardigheid en vergunningen die door die andere autoriteiten verstrekt zijn aan

of geldig verklaard voor hun eigen onderdanen weigeren te erkennen als geldig voor het vliegen boven hun eigen grondgebied.

2. De verantwoordelijke autoriteiten van een Partij kunnen om overleg met andere verantwoordelijke autoriteiten vragen over de door die autoriteiten gehandhaafde veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen die onder het toezicht van die autoriteiten staan. Dit overleg dient binnen 45 dagen na het verzoek plaats te vinden, tenzij anders wordt overeengekomen. Indien de vragende verantwoordelijke autoriteiten na dit overleg van mening zijn dat genoemde autoriteiten niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en voorschriften op deze gebieden handhaven en toepassen die tenminste voldoen aan de eventuele krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, stellen de vragende verantwoordelijke autoriteiten genoemde autoriteiten in kennis van hun bevindingen en van de stappen die huns inziens nodig zijn om aan deze minimumnormen te voldoen, en die autoriteiten nemen dan passende corrigerende maatregelen. De vragende verantwoordelijke autoriteiten behouden zich het recht voor om de exploitatievergunning of de technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen waarop die autoriteiten veiligheidstoezicht uitoefenen te weigeren, in te trekken of te beperken, indien genoemde autoriteiten niet binnen redelijke tijd die passende corrigerende maatregelen nemen, en onmiddellijk maatregelen te nemen tegen die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen, indien dit van belang is om verdere verzaking van de plicht om genoemde normen en voorschriften te handhaven en toe te passen, met onmiddellijk gevaar voor de vliegveiligheid als gevolg, te voorkomen
3. De Europese Commissie moet alle krachtens dit artikel gedane verzoeken en kennisgevingen tegelijkertijd ontvangen.
4. Niets in dit artikel weerhoudt de verantwoordelijke autoriteiten van Partijen ervan om veiligheidsbesprekingen te voeren, met inbegrip van gesprekken over de routinetoepassing van veiligheidsnormen en voorschriften of over noodsituaties die zich zo nu en dan kunnen voordoen.

Artikel 8

Beveiliging

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

het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, gesloten te Montreal op 24 februari 1988.

2. Partijen verlenen elkaar desgevraagd alle nodige hulp om iedere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart het hoofd te bieden, met inbegrip van de voorkoming van daden van wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen en andere strafbare feiten begaan tegen de veiligheid van die luchtvaartuigen, de passagiers en bemanning en van luchthavens en luchtvaartfaciliteiten.
3. Partijen gedragen zich, in hun wederzijdse betrekkingen, overeenkomstig de veiligheidsnormen voor de luchtvaart en de passende aanbevolen praktijken die zijn vastgesteld door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen bij het Verdrag; zij eisen dat de exploitanten van de bij hen ingeschreven luchtvaartuigen, de exploitanten van luchtvaartuigen wier voornaamste vestigingsplaats zich op hun grondgebied bevindt of die daar permanent gevestigd zijn, en de exploitanten van de luchthavens op hun grondgebied zich gedragen overeenkomstig deze bepalingen ter beveiliging van de luchtvaart.
4. Iedere Partij zorgt ervoor dat er binnen haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen ter bescherming van de luchtvaartuigen en ter inspectie van de passagiers, de bemanning en hun bagage en handbagage, alsmede van de vracht en proviand vóór en tijdens het aan boord gaan en het laden, en dat die maatregelen worden afgestemd op de toegenomen dreigingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart. Iedere Partij stemt er mee in dat de veiligheidsvoorschriften van de andere Partij met betrekking tot het vertrek uit en het verblijf binnen het grondgebied van die andere Partij moeten worden nageleefd. Iedere Partij neemt elk verzoek van de andere Partij om in verband met een bepaalde dreiging speciale veiligheidsmaatregelen te nemen welwillend in overweging.
5. Met volle achting en respect voor de soevereiniteit van de ander kan een Partij veiligheidsmaatregelen treffen met betrekking tot de binnenkomst op haar grondgebied. Indien mogelijk houdt die Partij rekening met de reeds door de andere Partij toegepaste veiligheidsmaatregelen en eventuele suggesties van de andere Partij. Elke Partij erkent echter dat niets in dit artikel een beperking is van de bevoegdheid van een Partij om een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt de toegang tot haar grondgebied te ontzeggen.
6. Een Partij kan noodmaatregelen nemen, met inbegrip van wetswijzigingen, om aan een specifieke bedreiging van haar veiligheid het hoofd te bieden. Deze maatregelen worden onmiddellijk gemeld bij de verantwoordelijke autoriteiten van de andere Partij.
7. Partijen onderstrepen het belang van het streven naar onderling verenigbare praktijken en normen als middel om de veiligheid in het luchtvervoer te verhogen en de verschillen in regelgeving zoveel mogelijk te beperken. Te dien einde gebruiken en ontwikkelen Partijen ten volle de bestaande kanalen voor besprekingen over bestaande en voorgestelde veiligheidsmaatregelen. Partijen verwachten dat de besprekingen onder andere zullen gaan over: nieuwe, door de andere Partij voorgestelde of overwogen veiligheidsmaatregelen, met inbegrip van de door gewijzigde omstandigheden ingegeven herziening van veiligheidsmaatregelen,

maatregelen die door de ene Partij worden voorgesteld om aan de veiligheidseisen van de andere Partij te voldoen, mogelijkheden voor een snellere aanpassing van normen met betrekking tot veiligheidsmaatregelen voor de luchtvaart, en verenigbaarheid van de eisen van de ene Partij met de wettelijke verplichtingen van de andere Partij. Genoemd overleg moet dienen ter bevordering van een vroegtijdige kennisgeving en voorafgaand overleg over nieuwe veiligheidsinitiatieven en -voorschriften.

8. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid in het vervoer bevestigen Partijen dat, wanneer een Partij overweegt veiligheidsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige gevolgen voor het internationaal luchtvervoer dient in te schatten, en bij het bepalen van welke maatregelen vanuit genoemde veiligheidsoverwegingen nodig en passend zijn met deze factoren rekening houdt, tenzij de wet hierin beperkingen oplegt.
9. Wanneer zich een incident voordoet, of dreigt voor te doen, waarbij een luchtvaartuig wederrechtelijk in bezit wordt genomen of andere wederrechtelijke tegen de veiligheid van passagiers, bemanning van het luchtvaartuig, luchthavens of luchtnavigatiefaciliteiten gerichte handelingen plaatsvinden, verlenen Partijen elkaar bijstand door vergemakkelijking van de communicatie en het nemen van andere passende maatregelen die een snelle en veilige beëindiging van het incident of de dreiging beogen.
10. Wanneer een Partij gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de andere Partij van de bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging in dit artikel is afgeweken, kunnen de verantwoordelijke autoriteiten van die Partij vragen om onmiddellijk overleg met de verantwoordelijke autoriteiten van de andere Partij. Wanneer er niet binnen 15 dagen na de datum van dit verzoek bevredigende overeenstemming wordt bereikt, is dit reden om de exploitatievergunning en technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van die Partij te weigeren, in te trekken, te beperken of aan voorwaarden te onderwerpen. Indien een noodsituatie dit vereist, kan een Partij al voordat de 15 dagen zijn verstreken tussentijdse maatregelen nemen.
11. Los van beoordelingen van luchthavens die worden verricht om na te gaan of zij in overeenstemming zijn met de in lid 3 van dit artikel bedoelde veiligheidsnormen en -praktijken mag een Partij de medewerking van de andere Partij vragen bij beoordeling of bepaalde veiligheidsmaatregelen van de andere Partij voldoen aan de eisen van de vragende Partij. De verantwoordelijke autoriteiten van Partijen spreken van tevoren af welke luchthavens moeten worden beoordeeld op welke datums en stellen een procedure vast voor het bespreken van de resultaten van deze beoordelingen. Aan de hand van de resultaten kan de vragende Partij besluiten dat het niveau van de veiligheidsmaatregelen die op het grondgebied van de andere Partij worden toegepast gelijkwaardig is, zodat transferpassagiers, transferbagage en/of transfervracht kunnen worden vrijgesteld van een herscreening op het grondgebied van de vragende Partij. Dit besluit wordt medegedeeld aan de andere Partij.

Artikel 9

Commerciële gelegenheden

1. De luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hebben het recht om op het grondgebied van de andere Partij kantoren te vestigen voor de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten.
2. De luchtvaartmaatschappijen van iedere Partij zijn gerechtigd om overeenkomstig de wetten en voorschriften van de andere Partij met betrekking tot binnenkomst, verblijf en werkgelegenheid het leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel op het grondgebied van de andere Partij te brengen en te houden dat nodig is om de levering van luchtvervoer te ondersteunen.
3. a. Onverminderd onderstaand paragraaf b. heeft iedere luchtvaartmaatschappij met betrekking tot de grondafhandeling op het grondgebied van de andere Partij:
 - (i) het recht om zelf de grondafhandeling te verrichten (“zelfafhandeling”) of, naar keuze
 - (ii) het recht om te kiezen uit concurrerende leveranciers die geheel of gedeeltelijk grondafhandelingsdiensten verzorgen, wanneer deze leveranciers toegang tot de markt wordt verleend op grond van de wetten en voorschriften van iedere Partij, en wanneer deze leveranciers op de markt aanwezig zijn.
- b. Voor in bovenstaande paragraaf a, sub(i) en (ii) bedoelde rechten gelden uitsluitend specifieke beperkingen in verband met beschikbare ruimte of capaciteit die nodig is voor een veilige exploitatie van de luchthaven. Indien deze beperkingen zelfafhandeling verhinderen en er in feite geen concurrentie is tussen leveranciers die grondafhandelingsdiensten verlenen, dienen al deze diensten in gelijke en voldoende mate beschikbaar te zijn voor alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van deze diensten mogen niet de volledige kosten daarvan, inclusief een redelijk rendement, na afschrijving, te boven gaan.
4. Iedere luchtvaartmaatschappij van elke Partij mag zich rechtstreeks en/of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere door de luchtvaartmaatschappij benoemde tussenpersonen bezighouden met de verkoop van luchtvervoer op het grondgebied van de andere Partij. Iedere luchtvaartmaatschappij heeft het recht op verkoop van dit vervoer in de valuta van dat grondgebied of in vrij inwisselbare valuta.
5. Iedere luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, plaatselijke inkomsten die de ter plaatse uitgegeven bedragen te boven gaan, in te wisselen en over te maken vanuit het grondgebied van de andere Partij naar het grondgebied van het eigen land en, tenzij dit niet strookt met de algemeen geldende wet- of regelgeving, het land of de landen van haar keuze. De inwisseling en overmaking dient vlot te worden toegestaan, zonder beperkingen of belastingen daarop, tegen de wisselkoers die geldt

voor lopende transacties en de overmaking op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.

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

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

- a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Partijen;
- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c. een aanbieder van oppervlakte-(land- of zee-)vervoer in een willekeurig land;

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

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

- a. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Partijen;
- b. een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en

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

9. Niettegenstaande enige andere bepaling van deze Overeenkomst is het de luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van Partijen zonder beperking toegestaan om in verband met internationaal luchtvervoer gebruik te maken van alle oppervlaktevervoer voor vracht van en naar willekeurige punten op de grondgebieden van Partijen of in derde landen, met inbegrip van het vervoer naar en van alle luchthavens met douanefaciliteiten, en inclusief, indien van toepassing, het recht op douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlakte- dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. De luchtvaartmaatschappijen kunnen er voor kiezen hun eigen oppervlaktevervoer te verrichten of daarvoor te zorgen via overeenkomsten met andere oppervlaktevervoerders waartoe ook door andere luchtvaartmaatschappijen

geëxploiteerd oppervlaktevervoer en indirecte aanbieders van luchtvervoer van vracht behoren. Bij het aanbod van dergelijke intermodale vrachtovervoersdiensten kan één enkel, het lucht- en oppervlaktevervoer omvattend tarief worden gehanteerd, mits de expediteurs niet worden misleid ten aanzien van de feiten met betrekking tot dit vervoer.

Artikel 10

Douanerechten en -heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingsstukken, gronduitrusting, motorbrandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, reserveonderdelen (motoren inbegrepen), boordvoorraden (met inbegrip van maar niet beperkt tot artikelen als voedingsmiddelen, dranken, tabaksartikelen en andere producten die bestemd zijn voor verkoop aan of gebruik door passagiers in beperkte hoeveelheden gedurende de vlucht) en andere zaken die uitsluitend bestemd zijn voor of gebruikt worden in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor het internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvoertuigen zijn bij binnenkomst op het grondgebied van een Partij op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, onroerend goed- en vermogensbelasting, douanerechten, accijnzen en soortgelijke kosten en lasten die (a) worden opgelegd door de nationale autoriteiten van de Europese Gemeenschap en (b) niet gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, mits deze uitrusting en voorraden aan boord van het luchtvaartuig blijven.
2. Eveneens vrijgesteld op basis van wederkerigheid van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening zijn:
 - a. boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een Partij en in redelijke hoeveelheden aan boord 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 gemaakt over het grondgebied van de Partij waar zij aan boord zijn genomen;
 - b. gronduitrusting en reserveonderdelen (motoren inbegrepen) die worden ingevoerd op het grondgebied van een Partij voor servicing, onderhoud of reparatie van voor internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij;
 - c. motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Partij voor gebruik door een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat wordt gemaakt over het grondgebied van de Partij waar zij aan boord zijn genomen; en

- d. drukwerk, als bepaald in de douanewetgeving van iedere Partij, dat is ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een Partij en aan boord is genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte vertrekkende luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zelfs wanneer deze voorraden moeten worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat wordt gemaakt over het grondgebied van de Partij waar zij aan boord zijn genomen.
3. Er kan worden geëist dat de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde uitrusting en voorraden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten worden gehouden.
 4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen zijn ook beschikbaar, wanneer de luchtvaartmaatschappijen van een Partij met een andere luchtvaartmaatschappij die eveneens deze door de andere Partij verleende vrijstellingen geniet, contractuele overeenkomsten hebben gesloten voor het lenen of overbrengen naar het grondgebied van de andere Partij van de in de leden 1 en 2 van dit artikel bedoelde artikelen.
 5. Niets in deze Overeenkomst belet een Partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen anders dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.
 6. Wanneer twee of meer lidstaten voornemens zijn op de brandstof die aan luchtvaartuigen van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen op het grondgebied van deze lidstaten wordt geleverd voor vluchten tussen deze lidstaten enige beperking van de vrijstelling van artikel 14 sub b van Richtlijn 2003/96/EG van 27 oktober 2003 toe te passen bestudeert het Gemengd comité die kwestie overeenkomstig lid 4, sub e), van artikel 17.
 7. Een Partij kan namens haar luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de hulp van de andere Partij inroepen om een vrijstelling te verkrijgen van belastingen, rechten, lasten en kosten die door nationale en plaatselijke overheden of autoriteiten worden opgelegd voor de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde goederen, alsmede van omzetbelasting op brandstof in de in dit artikel beschreven omstandigheden, behalve voor zover de omzetbelasting op grondslag van de kosten van dienstverlening is. In reactie op dit verzoek brengt de andere Partij de zienswijze van de vragende Partij onder de aandacht van de bevoegde overheidsdienst of instantie en dringt er op aan dat die zienswijze passende aandacht krijgt.

Artikel 11

Gebruikerslasten

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

voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat zij voor de lasten worden aangeslagen.

2. De aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij opgelegde lasten mogen de volledige kosten voor de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties van de verlening van de passende luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtnavigatie- en luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten en diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem weerspiegelen, maar niet te boven gaan. Deze lasten mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De faciliteiten en diensten waarover belasting wordt geheven moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend.
3. Iedere Partij moedigt de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties op zijn grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen die de diensten en faciliteiten gebruiken aan overleg te plegen, en moedigt de bevoegde belastingautoriteiten of -instanties en de luchtvaartmaatschappijen aan om alle informatie uit te wisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de lasten volgens de principes van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke Partij moedigt de bevoegde belastingautoriteiten aan om de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikerslasten, teneinde de gebruikers in staat te stellen hun mening kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden doorgevoerd.
4. Geen van beide Partijen wordt bij geschiloplossingsprocedures volgens artikel 18 geacht in overtreding te zijn van een bepaling van dit artikel, tenzij (a) zij verzuimt de last of de praktijk die voorwerp is van een klacht door de andere Partij binnen een redelijke termijn opnieuw in ogenschouw te nemen; of (b) na deze beschouwing nalaat alle in haar macht liggende stappen te doen om een last of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

Artikel 12

Prijzen

1. De prijzen voor de overeenkomstig deze Overeenkomst geëxploiteerde luchtvervoersdiensten worden vrij vastgesteld en behoeven niet te worden goedgekeurd, noch mag indiening daarvan worden geëist.
2. Niettegenstaande lid 1:
 - a. Dient de invoering of handhaving van een prijs waarvan de aanrekening wordt voorgesteld of die wordt aangerekend door een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij voor internationaal luchtvervoer tussen een punt in een lidstaat en een punt in een andere lidstaat in overeenstemming te zijn met artikel 1, lid 3, van Verordening (EEG) nr. 2409/92 van de Raad van 23 juli 1992 of een niet beperkender latere verordening.
 - b. Op grond van dit lid dienen de luchtvaartmaatschappijen van Partijen desgevraagd onmiddellijk toegang te verlenen tot informatie over vroegere,

huidige en voorgestelde prijzen aan de verantwoordelijke autoriteiten van de Partijen op een manier en in een vorm die voor die autoriteiten aanvaardbaar is.

Artikel 13

Overheidssubsidies en- steun

1. Partijen erkennen dat overheidssubsidies en -steun een nadelige invloed kunnen hebben op de eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging voor luchtvaartmaatschappijen bij het aanbieden van het onder deze Overeenkomst vallend internationaal luchtvervoer.
2. Indien een Partij van mening is dat door de andere Partij overwogen of verleende overheidssubsidie of -steun aan de luchtvaartmaatschappijen van die andere Partij een nadelige invloed zal hebben of heeft op die eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging voor de luchtvaartmaatschappijen van eerstgenoemde Partij, kan zij haar opmerkingen bij die Partij maken. Voorts kan zij vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité overeenkomstig het bepaalde in artikel 17, om de kwestie te bespreken en passende antwoorden te formuleren op terecht bevonden bezwaren.
3. Iedere Partij kan de verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere Partij, zijnde nationale, provinciale of plaatselijke instanties, aanspreken, indien zij van mening is dat de subsidie of steun die door deze instanties wordt overwogen of verleend de in lid 2 bedoelde nadelige invloed op de mededinging zal hebben. Indien een Partij besluit om rechtstreeks contact op te nemen, stelt zij de andere Partij daarvan onverwijld via diplomatieke kanalen op de hoogte. Zij kan ook vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité.
4. Krachtens dit artikel aan de orde gestelde kwesties kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op kapitaalinjecties, kruissubsidiëring, schenkingen, waarborgen, eigendom, belastingverlichting of -vrijstelling door overheidsinstanties.

Artikel 14

Milieu

1. Partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvervoerbeleid. Partijen erkennen dat de kosten en baten van maatregelen ter bescherming van het milieu bij de ontwikkeling van het internationaal luchtvaartbeleid zorgvuldig moeten worden afgewogen.
2. Wanneer een Partij voorgestelde milieumaatregelen overweegt, dient zij de mogelijke nadelige gevolgen voor de uitoefening van de in deze Overeenkomst vervatte rechten te evalueren, en indien bedoelde maatregelen worden aangenomen, passende stappen te ondernemen om dergelijke nadelige gevolgen te verzachten.
3. Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de door de internationale luchtvaartorganisaties in de bijlage bij het Verdrag opgenomen milieunormen voor de luchtvaart worden gevolgd, tenzij wanneer er mededeling is gedaan van verschillen. Partijen passen milieumaatregelen die van invloed zijn op de onder deze

Overeenkomst vallende luchtdiensten toe overeenkomstig de artikelen 2 en 3, lid 4 van deze Overeenkomst.

4. Indien een Partij van mening is dat een zaak waarbij milieubescherming met betrekking tot de luchtvaart in het geding is bezwaarlijk is voor de toepassing of tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst, kan zij vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité, overeenkomstig het bepaalde in artikel 17, om de kwestie te bespreken en passende antwoorden te formuleren voor terecht bevonden bezwaren.

Artikel 15

Consumentenbescherming

Partijen bevestigen het belang van consumentenbescherming en elk van beide Partijen kan vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité om kwesties met betrekking tot consumentenbescherming die de vragende Partij als belangrijk aanmerkt te bespreken.

Artikel 16

Geautomatiseerde boekingsystemen

1. Op het grondgebied van een Partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingsystemen (CRS) zijn gerechtigd om hun CRS-en in te voeren, in stand te houden en vrij ter beschikking te stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat uit de distributie van reisproducten op het grondgebied van de andere Partij, mits het CRS voldoet aan alle relevante wettelijke voorschriften van de andere Partij.
2. Geen van beide Partijen legt verkopers van CRS-en van de andere Partij strengere eisen op of staat toe dat deze worden opgelegd met betrekking tot beeldschermen (met inbegrip van opmaak- en beeldparameters), werking, praktijken, verkoop of eigendom van CRS-en dan aan haar eigen verkopers van CRS-en worden opgelegd.
3. Eigenaars/exploitanten van CRS-en van de ene Partij die voldoen aan de relevante wettelijke voorschriften van de andere Partij, indien die er zijn, hebben dezelfde gelegenheid om CRS-en in eigendom te hebben op het grondgebied van de andere Partij als de eigenaars/exploitanten van die Partij.

Artikel 17

Het Gemengd Comité

1. Het Gemengd Comité dat bestaat uit vertegenwoordigers van Partijen komt tenminste eenmaal per jaar bijeen voor overleg met betrekking tot deze Overeenkomst en om de tenuitvoerlegging daarvan in ogenschouw te nemen.
2. Een Partij kan ook vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité om oplossingen te vinden voor vragen met betrekking tot interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst. Wat betreft artikel 19 of bijlage 2 kan het Gemengd Comité

echter alleen vragen behandelen in verband met de weigering door een van beide Deelnemers om de aangevane verplichtingen na te komen en het effect van besluiten inzake mededinging op de toepassing van deze Overeenkomst. De bijeenkomst dient op de vroegst mogelijke datum te beginnen, maar niet later dan 60 dagen na de datum van binnenkomst van het verzoek, tenzij anders overeengekomen.

3. Het Gemengd Comité beschouwt, uiterlijk op zijn eerste jaarlijkse bijeenkomst en daarna indien nodig, de algehele tenuitvoerlegging van de Overeenkomst, met name eventuele effecten van beperkingen van de luchtvaartinfrastructuur op de uitoefening van de rechten van artikel 3, de effecten van de krachtens artikel 8 genomen beveiligingsmaatregelen, de effecten op de mededingingsvoorwaarden, onder meer op het gebied van de geautomatiseerde boekingsystemen(CRS), en eventuele sociale gevolgen van de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst.
4. Het Gemengd Comité ontwikkelt ook samenwerking door:
 - a. stimulering van gedachtenwisselingen door deskundigen over nieuwe initiatieven en ontwikkelingen van wet- en regelgeving op gebieden als beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (waaronder slots) en consumentenbescherming;
 - b. bestudering van de sociale effecten van de uitvoering van de Overeenkomst en formulering van passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren;
 - c. bestudering van mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van de Overeenkomst, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;
 - d. het bijhouden van een lijst van kwesties betreffende overheidssubsidies of -steun die door elk van beide Partijen in het Gemengd Comité aan de orde zijn gesteld;
 - e. besluitvorming op basis van consensus met betrekking tot zaken in verband met de toepassing van lid 6 van artikel 10.
5. Het Gemengd Comité werkt op basis van consensus.

Artikel 18

Arbitrage

1. Ieder geschil met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst, zijnde geen in het kader van artikel 19 of bijlage 2 ontstane kwestie, dat niet door een bijeenkomst van het Gemengd Comité wordt opgelost kan, indien Partijen dit overeenkomen, voor beslechting worden verwezen naar een persoon of orgaan. Indien Partijen hierover geen overeenstemming bereiken, wordt het geschil op verzoek van één van beide Partijen aan arbitrage onderworpen overeenkomstig de hieronder beschreven procedures.
2. Tenzij de Partijen anders overeenkomen, wordt de arbitrage uitgevoerd door een als volgt samen te stellen scheidsrecht van drie scheidsrechters:

- a. Binnen 20 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke Partij een scheidsrechter. Binnen 45 dagen na hun benoeming benoemen deze twee scheidsrechters gezamenlijk een derde scheidsrechter, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal fungeren.
 - b. Indien een Partij verzuimt een scheidsrechter te benoemen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt benoemd overeenkomstig dit lid, sub a., kan een Partij de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken de nodige scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen binnen 30 dagen na binnenkomst van het desbetreffend verzoek. Indien de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie een onderdaan is van de Verenigde Staten of van een lidstaat, verricht de vice-voorzitter van die Raad met de meeste anciënniteit die niet om die reden ongeschikt wordt geacht de benoeming(en).
3. Tenzij anders wordt overeengekomen, bepaalt het scheidsgerecht de grenzen van zijn rechtsbevoegdheid overeenkomstig deze Overeenkomst en stelt zijn procedureregels op. Op verzoek van een Partij kan het scheidsgerecht nadat het is samengesteld de andere Partij vragen voorlopige verlichtende maatregelen te nemen, hangende de einduitspraak van het scheidsgerecht. Op last van het scheidsgerecht of op verzoek van één van beide Partijen wordt uiterlijk 15 dagen nadat het scheidsgerecht volledig is samengesteld een vergadering belegd waarop het scheidsgerecht de precieze scheidsrechterlijk te regelen kwesties en de terzake te volgen procedures bepaalt.
4. Tenzij anders overeengekomen of op last van het scheidsgerecht
 - a. wordt de verklaring van eis ingediend binnen 30 dagen na het tijdstip dat het scheidsgerecht volledig is samengesteld en wordt de verklaring van verweer 40 dagen daarna ingediend. Een eventuele repliek van de eiser dient binnen 15 dagen na de indiening van de verklaring van verweer te worden ingediend. Een eventuele repliek van de verweerder moet binnen 15 dagen daarna worden ingediend.
 - b. het scheidsgerecht houdt een hoorzitting op verzoek van één van beide Partijen of kan op eigen initiatief een hoorzitting houden binnen 15 dagen na de deponering van de laatste repliek.
5. Het scheidsgerecht tracht binnen 30 dagen na afloop van de hoorzitting of indien er geen hoorzitting is gehouden binnen 30 dagen na indiening van de laatste repliek een schriftelijke beslissing te nemen. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht prevaleert.
6. Partijen kunnen om toelichting van de beslissing vragen binnen 10 dagen nadat zij is genomen en iedere toelichting wordt binnen 15 dagen na het verzoek daartoe gegeven.
7. Indien het scheidsgerecht oordeelt dat er schending is geweest van deze Overeenkomst en de verantwoordelijke Partij maakt de schending niet ongedaan of komt niet binnen 40 dagen na mededeling van de beslissing van het scheidsgerecht tot overeenstemming 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 totdat Partijen overeenstemming hebben bereikt inzake een oplossing van het geschil. Niets in dit lid wordt aangewend als beperking van het recht van een van beide Partijen om proportionele maatregelen te nemen volgens internationaal recht.

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

Artikel 19

Mededinging

1. Partijen erkennen dat mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op de transatlantische markt belangrijk is ter bevordering van de doelstellingen van deze Overeenkomst en bevestigen dat zij hun respectievelijke mededingingsregels toepassen ter bescherming en bevordering van de mededinging in het algemeen en niet van individuele concurrenten.
2. Partijen erkennen dat er met betrekking tot de toepassing van hun respectievelijke mededingingsregels op de internationale luchtvaart verschillen kunnen ontstaan die van invloed zijn de transatlantische markt en dat de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op die markt kan worden gestimuleerd door die verschillen zo klein mogelijk te maken.
3. Partijen erkennen dat samenwerking tussen hun respectievelijke mededingingsautoriteiten mededinging op markten helpt bevorderen, de totstandkoming van verenigbare regelgeving kan bevorderen en verschillen in benadering bij hun respectievelijke concurrentiebeoordelingen van overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen tot een minimum kan beperken. Derhalve bevorderen Partijen deze samenwerking zoveel mogelijk, daarbij rekening houdende met de verschillende verantwoordelijkheden, bevoegdheden en procedures van de autoriteiten overeenkomstig bijlage 2.
4. Het Gemengd Comité wordt jaarlijks geïnformeerd over de resultaten van de samenwerking in het kader van bijlage 2.

Artikel 20

Tweede fase van de onderhandelingen

Partijen willen beiden doorgaan met het openstellen van de toegang tot markten om de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan zo groot mogelijk te maken. Met het oog op de voortzetting van dit proces stellen de Partijen een agenda op met de punten die voor elke Partij van prioritair belang zijn. Partijen beginnen de onderhandelingen uiterlijk 60 dagen na

de datum van voorlopige inwerkingtreding van deze Overeenkomst met als doel een vlotte ontwikkeling van de volgende fase.

Artikel 21

Verhouding tot andere overeenkomsten

1. Gedurende de periode van voorlopige toepassing overeenkomstig artikel 24 van deze Overeenkomst worden de in deel 1 van bijlage 1 vermelde bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in deel 2 van bijlage 1.
2. Bij inwerkingtreding overeenkomstig artikel 25 van deze Overeenkomst komt deze Overeenkomst in de plaats van de in deel 1 van bijlage 1 vermelde bilaterale overeenkomsten, uitgezonderd het bepaalde in deel 2 van bijlage 1.
3. Indien Partijen partij worden in een multilaterale overeenkomst of een besluit van de Internationale Luchtvaartorganisatie of een andere internationale organisatie bekrachtigen dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst met het oog hierop moet worden herzien.

Artikel 22

Beëindiging

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

Artikel 23

Registratie bij de ICAO

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

Artikel 24

Voorlopige toepassing

Hangende de inwerkingtreding overeenkomstig artikel 25:

1. Komen Partijen overeen de Overeenkomst toe te passen met ingang van [A].

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

Artikel 25

Inwerkingtreding

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

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

GEDAAN te [_____] in tweevoud, op [_____] 200_, in de Tsjechische, Deense, Nederlandse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Duitse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Poolse, Portugese, Slowaakse, Sloveense, Spaanse en Zweedse taal. In geval van tegenstrijdigheden tussen de taalversies is de Engelse tekst bindend.

VOOR DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA

VOOR DE REPUBLIEK OOSTENRIJK

VOOR HET KONINKRIJK BELGIË

VOOR DE REPUBLIEK CYPRUS

VOOR DE TSJECHISCHE REPUBLIEK

VOOR HET KONINKRIJK DENEMARKEN

VOOR DE REPUBLIEK ESTLAND

VOOR DE REPUBLIEK FINLAND

VOOR DE FRANSE REPUBLIEK

VOOR DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND

VOOR DE HELLEENSE REPUBLIEK

VOOR DE REPUBLIEK HONGARIJE

VOOR IERLAND
VOOR DE ITALIAANSE REPUBLIEK
VOOR DE REPUBLIEK LETLAND
VOOR DE REPUBLIEK LITOUWEN
VOOR HET GROOTHERTOGDOM
LUXEMBURG
VOOR DE REPUBLIEK MALTA
VOOR HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN
VOOR DE REPUBLIEK POLEN
VOOR DE PORTUGESE REPUBLIEK
VOOR DE SLOWAAKSE REPUBLIEK
VOOR DE REPUBLIEK SLOVENIË
VOOR HET KONINKRIJK SPANJE
VOOR HET KONINKRIJK ZWEDEN
VOOR HET VERENIGD KONINKRIJK VAN
GROOT-BRITANNIË EN NOORD IERLAND
VOOR DE EUROPESE GEMEENSCHAP

BIJLAGE 1

Deel 1

Zoals bepaald in artikel 21 van deze Overeenkomst worden de volgende bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de Verenigde Staten en de lidstaten opgeschort of vervangen door deze Overeenkomst:

- a. De Republiek Oostenrijk: overeenkomst inzake luchtdiensten, ondertekend te Wenen op 16 maart 1989; gewijzigd op 14 juni 1995.
- b. Het Koninkrijk België: luchtvervoersovereenkomst gesloten door uitwisseling van nota's te Washington op 23 oktober 1980; gewijzigd op 22 september en 12 november 1986; gewijzigd op 5 november 1993 en 12 januari 1994
(wijziging op 5 september 1995 (voorlopig toegepast)).
- c. De Tsjechische Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Praag op 10 september 1996; gewijzigd op 4 juni 2001 en op 14 februari 2002.
- d. Het Koninkrijk Denemarken: overeenkomst met betrekking tot luchtvervoersdiensten, gesloten door uitwisseling van nota's te Washington op 16 december 1944; gewijzigd op 6 augustus 1954; gewijzigd op 16 juni 1995.
- e. De Republiek Finland: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Helsinki op 29 maart 1949; daarop betrekking hebbend protocol ondertekend op 12 mei 1980; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1949 en het protocol van 1980 gesloten op 9 juni 1995.
- f. De Franse Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Washington op 18 juni 1998; gewijzigd op 10 oktober 2000; gewijzigd op 22 januari 2002.
- g. De Duitse Bondsrepubliek: luchtvervoersovereenkomst en uitwisseling van nota's, ondertekend te Washington op 7 juli 1955; gewijzigd op 25 april 1989.

(daarop betrekking hebbend protocol gesloten op 1 november 1978; daarop betrekking hebbende overeenkomst gesloten op 24 mei 1994; protocol tot wijziging van de overeenkomst van 1955 gesloten op 23 mei 1996; overeenkomst tot wijziging van het protocol van 1996 gesloten op 10 oktober 2000 (allemaal voorlopig toegepast).)
- h. De Helleense Republiek: luchtvervoersovereenkomst ondertekend te Athene op 31 juli 1991; verlengd tot 31 juli door de uitwisseling van nota's van 19 en 25 juli 2005.
- i. De Republiek Hongarije: luchtvervoersovereenkomst en memorandum van overeenstemming, ondertekend te Boedapest op 12 juli 1989; verlengd tot 12 juli 2006 door uitwisseling van nota's op 12 juli en 7 november 2005.

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

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

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

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

- l. Het Groothertogdom Luxemburg: luchtvervoersovereenkomst ondertekend te Luxemburg op 19 augustus 1986; gewijzigd op 6 juni 1995; gewijzigd op 13 en 21 juli 1998.
- m. De Republiek Malta: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Washington op 12 oktober 2000.
- n. Het Koninkrijk der Nederlanden: luchtvervoersovereenkomst ondertekend te Washington op 3 april 1957; protocol tot wijziging van de overeenkomst van 1957 gesloten op 31 maart 1978; wijziging van het protocol van 1978 gesloten op 11 juni 1986; wijziging van de overeenkomst van 1957 gesloten op 13 oktober en 22 december 1987; wijziging van de overeenkomst van 1957 gesloten op 29 januari en 13 maart 1992; wijziging van de overeenkomst van 1957 en het protocol van 1978 gesloten op 14 oktober 1992.
- o. De Republiek Polen: luchtvervoersovereenkomst ondertekend te Warchau op 16 juni 2001.
- p. De Portugese Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Lissabon op 30 mei 2000.
- q. De Slowaakse Republiek: luchtvervoersovereenkomst, ondertekend te Bratislava op 22 januari 2001.
- r. Het Koninkrijk Spanje: luchtvervoersovereenkomst ondertekend te Madrid op 20 februari 1973; daarop betrekking hebbende overeenkomst van 20 februari, 31 maart en 7 april 1987; wijziging van de overeenkomst van 1973 gesloten op 31 mei 1989; wijziging van de overeenkomst van 1973 gesloten op 27 november 1991.

- s. Het Koninkrijk Zweden: overeenkomst met betrekking tot luchtvervoersdiensten, tot stand gebracht door uitwisseling van nota's te Washington op 16 december 1944; gewijzigd op 6 augustus 1954; gewijzigd op 16 juni 1995.
- t. Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland: overeenkomst betreffende luchtdiensten en uitwisseling van brieven ondertekend te Bermuda op 23 juli 1977; overeenkomst met betrekking tot de vluchttarieven voor de Noordatlantische Oceaan, gesloten op 17 maart 1978; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977 gesloten op 25 april 1978; overeenkomst tot wijziging en verlenging van de overeenkomst van 1978 met betrekking tot de vluchttarieven voor de Noordatlantische Oceaan, gesloten op 2 en 9 november 1978; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 4 december 1980; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 20 februari 1985; overeenkomst tot wijziging van artikel 7, bijlage 2 en bijlage 5 van de overeenkomst van 1977, gesloten op 25 mei 1989; overeenkomst betreffende wijzigingen van de overeenkomst van 1977, beëindiging van de arbitrage tussen de VS en het VK betreffende de gebruikersbelastingen op Heathrow Airport en het verzoek om arbitrage dat door het Verenigd Koninkrijk is ingediend in haar ambassadenota nr. 87 van 13 oktober 1993 en regeling van de zaken die tot deze procedure hebben geleid, gesloten op 11 maart 1994; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 27 maart 1997.

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

Deel 2

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

Deel 3

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

Deel 4

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

- a.
 - (i) Iedere Amerikaanse en communautaire luchtvaartmaatschappij mag drie non-stop vluchten tussen de Verenigde Staten en Dublin uitvoeren voor iedere non-stop vlucht die de luchtvaartmaatschappij uitvoert tussen de Verenigde Staten en Shannon. Dit recht op non-stop vluchten van/naar Dublin is gebaseerd op een over de gehele overgangperiode van drie seizoenen genomen vluchtgemiddelde. Een vlucht wordt geacht een non-stop vlucht van/naar Dublin of een non-stop vlucht van/naar Shannon te zijn naargelang van het eerste punt van binnenkomst in, of het laatste punt van vertrek uit, Ierland.
 - (ii) De bepaling met betrekking tot de vluchten op Shannon onder punt a. sub (i) van dit deel vervalt, indien een luchtvaartmaatschappij een geregelde of charterdienst opent tussen Dublin en de Verenigde Staten in beide richtingen, zonder dat zij gedurende de overgangperiode gemiddeld ten minste één non-stop vlucht naar Shannon op elke drie non-stop vluchten naar Dublin verricht.
- b. Wat de diensten tussen de Verenigde Staten en Ierland betreft mogen communautaire luchtvaartmaatschappijen uitsluitend vliegen op Boston, New York, Chicago, Los Angeles en 3 bijkomende punten in de Verenigde Staten die, na keuze of wijziging, aan de Verenigde Staten moeten worden medegedeeld. Genoemde diensten mogen verlopen via tussenliggende punten in andere lidstaten of in derde landen.
- c. Code sharing tussen Ierland en de Verenigde Staten wordt uitsluitend toegestaan via andere punten in de Europese Gemeenschap. Andere code-sharing regelingen worden in overweging genomen volgens de beginselen van hoffelijkheid en wederkerigheid .

BIJLAGE 2

Betreffende

Samenwerking met betrekking tot mededingingskwesties in het luchtvervoer

Artikel 1

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

Artikel 2

Doel

Het doel van deze samenwerking is:

1. Verbetering van wederzijds begrip van de toepassing door de Deelnemers van de wetten, procedures en praktijken in het kader van hun respectievelijke mededingingsregels ter bevordering van de mededinging in de luchtvervoersindustrie;
2. Bevordering van begrip tussen de Deelnemers voor de invloed die de ontwikkelingen in de luchtvervoersindustrie hebben op de mededinging op de internationale luchtvaartmarkt; en
3. Beperking van de kans op conflicten bij de toepassing door de Deelnemers van hun respectievelijke mededingingsregels op overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen die van invloed zijn op de transatlantische markt;
4. Bevordering van verenigbare regulerende benaderingen van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen middels meer inzicht in de methodieken, analysetechnieken – omvattende omschrijving van de desbetreffende markt(en) en analyse van de mededingingseffecten -, en rechtsmiddelen die de Deelnemers gebruiken bij hun respectievelijke onafhankelijke concurrentiebeoordelingen.

Artikel 3

Definities

In deze bijlage wordt verstaan onder “mededingingsregels” de wetten, procedures en praktijken die gelden bij de uitoefening door de Deelnemers van hun respectievelijke functies bij de beoordeling van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen tussen luchtvaartmaatschappijen op de internationale markt. Voor de Europese Gemeenschap omvatten genoemde regels, maar zijn niet beperkt tot, de artikelen 81, 82 en 85 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap en de bepalingen tot uitvoering van

genoemd Verdrag alsmede alle bepalingen tot wijziging van voornoemde bepalingen. Voor het Department of Transportation omvatten genoemde regels, maar zijn niet beperkt tot, de paragrafen 41308, 41309 en 41720 van titel 49 van het Amerikaanse wetboek en de dienovereenkomstige uitvoeringsbepalingen en wettelijke precedënten.

Artikel 4

Samenwerkingsgebieden

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

- (1) In principe om het half jaar bijeenkomsten van vertegenwoordigers van de Deelnemers, waaronder mededingingsdeskundigen, ter bespreking van ontwikkelingen in de luchtvervoersindustrie, mededingingsbeleidskwesties van wederzijds belang en analytische benaderingen van de toepassing van mededingingsrecht op de internationale luchtvaart, met name op de transatlantische markt. Bovengenoemde besprekingen kunnen leiden tot een beter inzicht in de respectievelijke benaderingen van mededingingskwesties door de Deelnemers, bestaande gemeenschappelijkheden inbegrepen, en tot een betere verenigbaarheid van deze benaderingen, met name waar het gaat om overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen.
- (2) Overleg tussen de Deelnemers op elk willekeurig tijdstip na wederzijdse overeenstemming of op verzoek van één van beide Deelnemers over met deze bijlage verband houdende zaken, ook over specifieke gevallen.
- (3) Iedere Deelnemer kan naar believen vertegenwoordigers uitnodigen van andere overheidsinstanties om naar gelang van toepassing deel te nemen aan bijeenkomsten of overleg overeenkomstig bovenstaand lid 1 of 2.
- (4) Tijdige kennisgeving van onderstaande procedures of zaken die naar het oordeel van de kennisgevende Deelnemer ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor de mededingingsbelangen van de andere Deelnemer:
 - a. Wat betreft het Department of Transportation: (i) procedures voor de beoordeling van aanvragen voor goedkeuring van door luchtvaartmaatschappijen gesloten overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen op het gebied van internationaal luchtvervoer, met name voor antitrustimmunititeit voor volgens het recht van de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap opgerichte luchtvaartmaatschappijen en (ii) ontvangst door het Department of Transportation van een joint venture-overeenkomst overeenkomstig paragraaf 41720 van titel 49 van het Wetboek van de Verenigde Staten; en
 - b. Wat betreft de Commissie van de Europese Gemeenschappen: (i) procedures voor de beoordeling van aanvragen voor goedkeuring van door luchtvaartmaatschappijen gesloten overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen op het gebied van internationaal luchtvervoer, met name voor allianties en andere samenwerkingsovereenkomsten tussen

luchtvaartmaatschappijen die zijn opgericht volgens het recht van de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap en (ii) overweging van afzonderlijke of collectieve ontheffingen van mededingingsregels van de Europese Unie.

- (5) Kennisgeving van de beschikbaarheid, en van voor die beschikbaarheid geldende voorwaarden, van in elektronische vorm of op andere wijze bij een Deelnemer opgeslagen informatie en gegevens die naar het oordeel van die Deelnemer belangrijke implicaties kunnen hebben voor de mededingingsbelangen van de andere Deelnemer; en
- (6) Kennisgeving van andere activiteiten in verband met het mededingingsbeleid op luchtvervoersgebied, wanneer de kennisgevende Deelnemer dit passend acht.

Artikel 5

Gebruik en onthulling van informatie

- (1) Niettegenstaande enige andere bepaling in deze bijlage wordt van geen van beide Deelnemers verwacht dat zij aan de andere Deelnemer informatie verschaffen, indien onthulling van deze informatie aan de vragende Deelnemer:
 - a. door wetten, voorschriften of praktijken van de Deelnemer die deze informatie bezit wordt verboden; of
 - b. niet zou stroken met grote belangen van de Deelnemer die de informatie bezit.
- (2) Iedere Deelnemer bewaart zoveel mogelijk de vertrouwelijkheid van alle informatie die hem in vertrouwen door de andere Deelnemer in het kader van deze bijlage is verschaft en verzet zich tegen ieder verzoek om onthulling van deze informatie aan een derde Partij die niet door de informatie verschaffende Deelnemer gemachtigd is de informatie te ontvangen. Iedere Deelnemer zal telkens de andere Deelnemer waarschuwen, wanneer informatie waarvan uitwisseling tijdens besprekingen of op enige andere wijze wordt voorgesteld, mogelijksterwijs tijdens een openbare procedure moet worden onthuld.
- (3) Indien een Deelnemer overeenkomstig deze bijlage aan de andere Deelnemer vertrouwelijke informatie verschaft voor de in artikel 2 vermelde doelen, mag die informatie door de ontvangende Deelnemer alleen voor die doelen worden gebruikt.

Artikel 6

Tenuitvoerlegging

- (1) Iedere Deelnemer benoemt een vertegenwoordiger die verantwoordelijk wordt voor de coördinatie van de in het kader van deze bijlage vastgestelde activiteiten.
- (2) Deze bijlage, en alle in het kader daarvan door een Deelnemer ondernomen activiteiten

- a. zijn bedoeld om slechts in zoverre te worden uitgevoerd als strookt met alle voor die Deelnemer geldende wetten, voorschriften en praktijken; en
- b. zijn bedoeld om te worden uitgevoerd onverminderd de Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschappen en de regering van de Verenigde Staten van Amerika betreffende de toepassing van hun mededingingsregels.