

## LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

### SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES, COMMERCE EXTERIEUR ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

[C – 2013/15088]

25 FEVRIER 2013. — Loi portant assentiment à l'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, faits à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007 (1) (2)

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**Art. 2.** L'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, fait à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007, sortira son plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 25 février 2013.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères,  
du Commerce extérieur et des Affaires européennes,

D. REYNDEERS

La Vice-Première Ministre et Ministre de l'Intérieur,

Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité,  
adjoint à la Ministre de l'Intérieur,

M. WATHELET

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,

Mme A. TURTELBOOM

Notes

(1) *Session 2011-2012 et 2012-2013.*

Sénat.

*Documents :*

Projet de loi déposé le 11 juillet 2012, n° 5-1707/1.

Rapport fait au nom de la Commission, n° 5-1707/2.

*Annales parlementaires :*

Discussion, séance du 8 novembre 2012.

Vote, séance du 8 novembre 2012.

Chambre.

*Documents :*

Projet transmis par le Sénat, n° 53-2491/1.

Rapport fait au nom de la commission, n° 53-2491/2.

Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 53-2491/3.

*Annales parlementaires :*

Discussion, séance du 19 décembre 2012.

Vote, séance du 20 décembre 2012.

2) Voir Décret de la Région flamande du 30 avril 2009 (*Moniteur belge* du 22 juin 2009), Décret de la Région wallonne du 10 juillet 2013 (*Moniteur belge* du 31 juillet 2013), Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 21 décembre 2012 (*Moniteur belge* du 8 février 2013 – Ed. 2).

### FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN, BUITENLANDSE HANDEL EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

[C – 2013/15088]

25 FEBRUARI 2013. — Wet houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, gedaan te Brussel op 25 april 2007 en te Washington op 30 april 2007 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

**Artikel 1.** Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

**Art. 2.** De Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, gedaan te Brussel op 25 april 2007 en te Washington op 30 april 2007, zal volkomen gevolg hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 25 februari 2013.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken,  
Buitenlandse Handel en Europese Zaken,

D. REYNDEERS

De Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken,

Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken,

M. WATHELET

Gezien en met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,

Mevr. A. TURTELBOOM

Nota's

(1) *Zitting 2011-2012 en 2012-2013.*

Senaat.

*Documenten :*

Ontwerp van wet ingediend op 11/07/2012, nr. 5-1707/1.

Verslag namens de Commissie nr. 5-1707/2.

*Parlementaire Handelingen :*

Bespreking, vergadering van 8 november 2012.

Stemming, vergadering van 8 november 2012.

Kamer.

*Documenten :*

Ontwerp overgezonden door de Senaat, nr. 53-2491/1.

Verslag namens de commissie, nr. 53-2491/2.

Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 53-2491/3.

*Parlementaire Handelingen :*

Bespreking, vergadering van 19 december 2012.

Stemming, vergadering van 20 december 2012.

(2) Zie Decreet van het Vlaamse Gewest van 30 april 2009 (*Belgisch Staatsblad* van 22 juni 2009), Decreet van het Waalse Gewest van 10 juli 2013 (*Belgisch Staatsblad* van 31 juli 2013), Ordonnantie van het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest van 21 december 2012 (*Belgisch Staatsblad* van 8 februari 2013 – Ed. 2).

**ACCORD DE TRANSPORT AERIEN**

LES ETATS-UNIS D'AMERIQUE (ci-après dénommés « les Etats-Unis »),

d'une part, et

LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA REPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA REPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA REPUBLIQUE TCHEQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA REPUBLIQUE D'ESTONIE,

LA REPUBLIQUE DE FINLANDE,

LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,

LA REPUBLIQUE HELLENIQUE,

LA REPUBLIQUE DE HONGRIE,

L'IRLANDE,

LA REPUBLIQUE ITALIENNE,

LA REPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA REPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA REPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA REPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA REPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA REPUBLIQUE DE SLOVENIE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LE ROYAUME DE SUEDE,

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties au Traité instituant la Communauté européenne et Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés « les Etats membres »),

et la COMMUNAUTE EUROPEENNE,

d'autre part,

DESIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de régulation étatiques;

DESIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par le développement de réseaux de services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de services satisfaisants;

DESIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs des tarifs et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

DESIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur du transport aérien, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un accord de libéralisation;

DESIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des services aériens et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

PRENANT ACTE de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

RECONNAISSANT que les aides d'Etat peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

**OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER**

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

enerzijds; en

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

HET KONINKRIJK BELGIE,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

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,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIE,

DE SLOWAakse REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK SLOVENIE,

HET KONINKRIJK SPANJE,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

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

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

en de EUROPESE GEMEENSCHAP,

anderzijds;

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

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

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

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

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

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

ERKENNENDE dat overheids subsidies 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;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords existants pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

RECONNAISSANT l'importance d'améliorer l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux afin de renforcer la concurrence et de promouvoir les objectifs du présent accord;

AYANT L'INTENTION de créer un précédent de portée mondiale pour exploiter pleinement les avantages de la libéralisation dans ce secteur économique essentiel;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

#### ARTICLE 1<sup>er</sup>

##### Définitions

Aux fins du présent accord, sauf dispositions contraires, on entend par :

1. Le terme « accord » : le présent accord et ses annexes et appendice, y compris leurs modifications éventuelles;

2. L'expression « service aérien » : le transport par aéronef de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux;

3. Le terme « Convention » : la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend :

a) tout amendement applicable en l'espèce entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la Convention, et ratifié par les Etats-Unis, d'une part, et l'Etat membre ou les Etats membres concerné(s), d'autre part, et

b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la Convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois aux Etats-Unis et à l'Etat membre ou aux Etats membres concerné(s);

4. L'expression « coût de revient complet » : les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais généraux administratifs;

5. L'expression « service aérien international » : un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un Etat;

6. Le terme « partie » : soit les Etats-Unis, soit la Communauté européenne et ses Etats membres;

7. Le terme « tarifs » : les tarifs, prix ou redevances appliqués par les transporteurs aériens ou leurs agents pour le transport par aéronefs de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), y compris, le cas échéant, le transport de surface lié au service aérien international, ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances;

8. L'expression « escale non commerciale » : un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de marchandises et/ou de courrier en transport aérien;

9. Le terme « territoire » : dans le cas des Etats-Unis, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous leur souveraineté ou leur juridiction, et, dans le cas de la Communauté européenne et de ses Etats membres, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité instituant la Communauté européenne, conformément aux dispositions prévues par ce dernier et tout accord qui lui succède; l'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les Etats membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006; et

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

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

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

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

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN :

#### ARTIKEL 1

##### Definities

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. L'expression « redevance d'usage » : une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations et services aéroportuaires, d'environnement liés aux aéroports, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

## ARTICLE 2

## Possibilité de concurrence loyale et équitable

Chaque partie offre aux transporteurs aériens des deux parties la possibilité de se livrer à une concurrence loyale et équitable pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent accord.

## ARTICLE 3

## Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie les droits ci-après, pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie :

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
- b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;
- c) le droit d'exploiter des services aériens internationaux entre des points situés sur les routes suivantes :
  - i) dans le cas des transporteurs des Etats-Unis (ci-après dénommés « transporteurs des Etats-Unis ») : à partir de points en deçà des Etats-Unis, via les Etats-Unis et des points intermédiaires, vers tout point ou tous points d'un ou plusieurs Etats membres et au-delà; pour les services tout-cargo, entre tout Etat membre et tout point ou tous points (y compris dans tout autre Etat membre);
  - ii) dans le cas des transporteurs de la Communauté européenne et des Etats membres (ci-après dénommés « transporteurs communautaires ») : à partir de points en deçà des Etats membres, via les Etats membres et des points intermédiaires, vers tout point ou tous points des Etats-Unis et au-delà; pour les services tout-cargo, entre les Etats-Unis et tout point ou tous points; pour les services mixtes, entre tout point ou tous points des Etats-Unis et tout point ou tous points de tout membre de l'Espace aérien commun européen (ci-après dénommé « l'EACE ») à la date de la signature du présent accord; et

d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Chaque transporteur aérien peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance :

- a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
- b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;
- c) desservir les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points situés sur le territoire des parties, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
- d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
- e) transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point;
- f) desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs;

g) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;

h) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et

i) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci;

sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte d'aucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord.

3. Les dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article s'appliquent sous réserve que :

- a) dans le cas des transporteurs des Etats-Unis, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service desservant les Etats-Unis, et
- b) dans le cas des transporteurs communautaires, à l'exception i) des services tout-cargo et ii) des services mixtes entre les Etats-Unis et tout membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, le transport fasse partie d'un service desservant un Etat membre.

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 voor gecombineerde diensten, tussen een punt of punten in de Verenigde Staten en een punt of punten in een staat die lid is van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte (hierna « ECAA » genoemd), vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst; en

d) de overige in deze overeenkomst gespecificeerde rechten.

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

- a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- b) verschillende vluchtnummers combineren binnen de exploitatie van één luchtvaartuig;
- c) achterliggende, tussenliggende en verder gelegen punten en punten op de grondgebieden van de Partijen bedienen in elke combinatie en in iedere volgorde;
- d) landingen op een punt of punten overslaan;
- e) op iedere willekeurige punt transfer van verkeer van een van haar luchtvaartuigen naar een ander doen plaatsvinden;
- f) punten achter enige punt op haar grondgebied bedienen, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en deze diensten aanbieden en bij het publiek bekendmaken als doorgaande diensten;

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

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

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

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

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

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

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

4. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité du service aérien international qu'il souhaite offrir sur la base de considérations commerciales relatives au marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties ne limite unilatéralement le volume du trafic, la fréquence ou la régularité des services, le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens de l'autre partie ni n'exige de leur part le dépôt de leurs programmes de vols réguliers ou affrétés ou de plans d'exploitation, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation ou d'environnement (en application de l'article 15), et ceci dans des conditions uniformes conformes aux dispositions de l'article 15 de la Convention.

5. Tout transporteur aérien assurant un service aérien international est libre de changer, en tout point, le type ou le nombre d'aéronefs qu'il utilise, à condition que, *a)* dans le cas des transporteurs des Etats-Unis, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service desservant les Etats-Unis, et *b)* dans le cas des transporteurs communautaires, à l'exception *i)* des services tout-cargo et *ii)* des services mixtes entre les Etats-Unis et un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, le transport fasse partie d'un service desservant un Etat membre.

6. Aucune disposition du présent accord ne peut être interprétée comme conférant :

*a)* aux transporteurs des Etats-Unis, le droit d'embarquer, sur le territoire d'un Etat membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit Etat membre;

*b)* aux transporteurs communautaires, le droit d'embarquer, sur le territoire des Etats-Unis, à titre onéreux, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination d'un autre point du territoire des Etats-Unis.

7. L'accès des transporteurs communautaires aux services de transport achetés par les pouvoirs publics des Etats-Unis est régi par l'annexe 3.

#### ARTICLE 4

##### Autorisation

Dès réception des demandes introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, dans les formes prescrites pour les autorisations d'exploitation et les agréments techniques, l'autre partie accorde dans les délais les plus brefs les autorisations et agréments appropriés, à condition que :

*a)* dans le cas d'un transporteur aérien des Etats-Unis, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains des Etats-Unis, de ressortissants des Etats-Unis, ou des deux à la fois, et que le transporteur soit titulaire d'une licence de transporteur aérien des Etats-Unis et ait son principal établissement sur le territoire des Etats-Unis;

*b)* dans le cas d'un transporteur communautaire, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains d'un ou plusieurs Etats membres, de ressortissants de ce ou ces Etats membres, ou des deux à la fois, et que le transporteur soit titulaire d'une licence de transporteur aérien communautaire et ait son principal établissement sur le territoire de la Communauté européenne;

*c)* le transporteur aérien soit en mesure de répondre aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées en matière d'exploitation de services aériens internationaux par la partie qui examine la ou les demandes; et

*d)* les dispositions de l'article 8 (Sécurité) et de l'article 9 (Sûreté) soient maintenues en vigueur et appliquées.

#### ARTICLE 5

##### Révocation d'une autorisation d'exploitation

1. Chacune des parties se réserve le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou agréments techniques, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de l'autre partie, lorsque :

*a)* dans le cas d'un transporteur des Etats-Unis, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien ne sont pas entre les mains des Etats-Unis, de ressortissants des Etats-Unis, ou des deux à la fois, ou lorsque le transporteur n'est pas titulaire d'une

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

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

6. Geen enkele bepaling in deze Overeenkomst wordt geacht :

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

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

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

#### ARTIKEL 4

##### Verlening van vergunningen

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

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

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

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

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

#### ARTIKEL 5

##### Intrekking van vergunningen

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

*a)* waar het een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij niet bij de Verenigde Staten, niet bij Amerikaanse onderdanen, dan wel bij geen van beide berusten, de

licence de transporteur aérien des Etats-Unis ou n'a pas son principal établissement sur le territoire des Etats-Unis;

b) dans le cas d'un transporteur communautaire, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien ne sont pas entre les mains d'un ou plusieurs Etats membres, de ressortissants de ce ou ces Etats membres, ou des deux à la fois, ou lorsque le transporteur n'est pas titulaire d'une licence de transporteur aérien communautaire ou n'a pas son principal établissement sur le territoire de la Communauté européenne; ou

c) ce transporteur aérien a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour éviter de nouvelles infractions aux dispositions du paragraphe 1, point c), du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec l'autre partie.

3. Le présent article ne restreint pas les droits de chaque partie de refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens de l'autre partie conformément aux dispositions de l'article 8 (Sécurité) ou de l'article 9 (Sûreté).

#### ARTICLE 6

##### Questions complémentaires en rapport avec la propriété, les investissements et le contrôle

Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les parties mettent en œuvre les dispositions prévues à l'annexe 4 lorsqu'ils arrêtent des décisions en vertu de leurs lois et règlements respectifs concernant la propriété, les investissements et le contrôle.

#### ARTICLE 7

##### Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. Les dispositions législatives et réglementaires d'une partie régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs assurant la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs lorsqu'ils se trouvent sur son territoire, s'appliquent aux aéronefs utilisés par les transporteurs aériens de l'autre partie et sont observées par lesdits aéronefs lorsqu'ils entrent sur le territoire de la première partie, lorsqu'ils y séjournent ou lorsqu'ils le quittent.

2. Lors de l'entrée et du séjour sur le territoire de l'une des parties, ainsi que de la sortie de celui-ci, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (y compris celles régissant les formalités d'entrée, les congés, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) sont respectées par les passagers, membres d'équipage ou le fret des transporteurs aériens de l'autre partie ou par quiconque agissant en leur nom.

#### ARTICLE 8

##### Sécurité

1. Les autorités compétentes des parties reconnaissent, aux fins de l'exploitation des services aériens couverts par le présent accord, la validité des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés par l'autre partie et demeurant en vigueur, sous réserve que les conditions d'obtention de ces certificats, brevets et licences soient égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention. Toutefois, les autorités compétentes peuvent refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de leur propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences délivrés ou validés pour leurs propres ressortissants par les autorités de l'autre partie.

2. Les autorités compétentes d'une partie peuvent demander des consultations avec les autorités compétentes de l'autre partie au sujet des normes de sécurité appliquées par ces dernières concernant les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des transporteurs aériens surveillés par lesdites autorités. Ces consultations se déroulent dans un délai de quarante-cinq jours à compter de la date à laquelle elles ont été demandées, sauf accord contraire des parties. Si, à la suite de ces consultations, les autorités compétentes qui les ont demandées estiment que les autorités de l'autre partie ne maintiennent ou n'appliquent pas effectivement des normes et des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies dans ces domaines en application de la Convention, elles informent les autorités de l'autre partie de ces constatations

luchtvaartmaatschappij geen vergunning als Amerikaanse luchtvaartmaatschappij heeft gekregen en haar hoofdkantoor niet op het grondgebied van de Verenigde Staten gevestigd is;

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

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

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

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

#### ARTIKEL 6

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

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

#### ARTIKEL 7

##### Toepassing van wetgeving

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

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

#### ARTIKEL 8

##### Veiligheid

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

2. De bevoegde autoriteiten van een Partij kunnen om overleg met andere bevoegde autoriteiten verzoeken over de door die autoriteiten gehandhaafde veiligheidsnormen met betrekking tot luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van de luchtvaartmaatschappijen die onder het toezicht van die autoriteiten staan. Tenzij anders overeengekomen dient dit overleg binnen vijftien dagen na het verzoek plaats te vinden. Indien de verzoekende bevoegde autoriteiten na dit overleg van mening zijn dat genoemde autoriteiten niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -voorschriften op deze gebieden handhaven en toepassen die tenminste voldoen aan de eventuele krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, stellen de verzoekende bevoegde autoriteiten genoemde autoriteiten in kennis van hun bevindingen en van de stappen die huns

et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales, et les autorités de l'autre partie adoptent les mesures correctives qui s'imposent. Les autorités compétentes qui ont fait la demande de consultations se réservent le droit de refuser, de révoquer ou de limiter l'autorisation d'exploitation ou l'agrément technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens dont les autorités de l'autre partie assurent le contrôle en matière de sécurité, au cas où lesdites autorités n'adoptent pas les mesures correctives demandées dans un délai raisonnable, et de prendre des mesures immédiates à l'encontre du ou des transporteurs aériens concernés si ces mesures sont indispensables pour empêcher de nouvelles infractions à l'obligation de maintenir en vigueur et d'appliquer les normes et exigences précitées, qui engendreraient une menace directe pour la sécurité des vols.

3. Toutes les demandes et notifications faites en vertu du présent article sont à communiquer simultanément à la Commission européenne.

4. Aucune disposition du présent article n'empêche les autorités compétentes des parties de tenir des débats sur la sécurité, y compris en ce qui concerne l'application courante des normes et exigences de sécurité ou les situations d'urgence qui peuvent survenir de temps à autre.

#### ARTICLE 9

##### Sûreté

1. Conformément aux droits et obligations que leur confère le droit international, les parties réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord. Sans limiter la généralité des droits et obligations que leur confère le droit international, les parties agissent en particulier conformément aux accords suivants : la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, la Convention pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et le Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pour la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne.

3. Les parties agissent, dans leurs rapports mutuels, conformément aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation et aux pratiques recommandées appropriées qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils agissent conformément à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et leurs bagages à main, ainsi que le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et ce proportionnellement à l'augmentation de la menace. Chaque partie convient que les dispositions relatives à la sûreté requises par l'autre partie pour le départ et durant le séjour sur son territoire doivent être observées. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté de l'autre partie, une partie peut adopter des mesures de sûreté concernant l'entrée sur son territoire. Dans la mesure du possible, cette partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par l'autre partie et du point de vue exprimé par celle-ci. Toutefois, chaque partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une partie, de refuser l'accès à son territoire de tout vol qu'elle considère comme présentant une menace pour sa sûreté.

inziens nodig zijn om aan deze minimumnormen te voldoen, waarna die autoriteiten passende corrigerende maatregelen nemen. De verzoevende bevoegde autoriteiten behouden zich het recht voor om de exploitatievergunning of de technische vergunning van een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen waarop die autoriteiten veiligheidstoezicht uitoefenen te weigeren, in te trekken of te beperken, indien genoemde autoriteiten niet binnen redelijke tijd die passende corrigerende maatregelen nemen, en om onmiddellijk maatregelen te nemen tegen die luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen indien dit van belang is om verdere verzaking van de plicht om genoemde normen en voorschriften te handhaven en toe te passen, met onmiddellijk gevaar voor de vliegveiligheid als gevolg, te voorkomen.

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

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

#### ARTIKEL 9

##### Beveiliging

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

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

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

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

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

6. Une partie peut prendre des mesures d'urgence, y compris la modification des mesures en vigueur, pour faire face à une menace spécifique pour la sûreté. De telles mesures sont notifiées immédiatement aux autorités compétentes de l'autre partie.

7. Les parties soulignent l'importance de collaborer en vue de l'adoption de pratiques et de normes compatibles afin de renforcer la sûreté du transport aérien et de réduire les divergences entre les réglementations. A cette fin, les parties exploitent pleinement et développent les canaux existants pour discuter des mesures de sûreté actuelles et proposées. Les parties s'attendent à ce que les discussions portent, entre autres, sur les nouvelles mesures en matière de sûreté proposées ou envisagées par l'autre partie, y compris la révision des mesures de sûreté occasionnée par un changement de circonstance, sur les mesures proposées par l'une des parties pour satisfaire aux exigences de l'autre partie en matière de sûreté, sur les possibilités d'adapter plus rapidement les normes relatives aux mesures de sûreté de l'aviation, et, enfin, sur la compatibilité des exigences d'une des parties avec les obligations législatives de l'autre partie. Ces discussions devraient servir à favoriser la communication précoce et la discussion préalable des nouvelles initiatives et exigences en matière de sûreté.

8. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté du transport aérien, les parties affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque partie en évalue les effets négatifs possibles sur les services aériens internationaux et, à moins d'y être obligée par la loi, prend en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées en vue de répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

9. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et en toute sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

10. Si l'une des parties a des motifs raisonnables d'estimer que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article en matière de sûreté de l'aviation, les autorités compétentes de la première partie peuvent demander aux autorités compétentes de l'autre partie des consultations immédiates. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation et les agréments techniques d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette partie. En cas d'urgence, une partie peut prendre des mesures provisoires avant l'expiration du délai de quinze jours.

11. Indépendamment des inspections d'aéroports entreprises pour déterminer la conformité avec les normes et les pratiques en matière de sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3, une partie peut demander la coopération de l'autre partie afin de vérifier si des mesures spécifiques prises par cette dernière en matière de sûreté répondent aux exigences de la partie requérante. Les autorités compétentes des parties se coordonnent pour établir à l'avance la liste des aéroports à inspecter et les dates des inspections, et établissent une procédure pour l'exploitation des résultats de ces inspections. Sur la base des résultats des inspections réalisées, la partie requérante peut décider que les mesures de sûreté appliquées sur le territoire de l'autre partie sont d'un niveau équivalent à celles qu'elle applique sur son propre territoire, de sorte que les passagers, les bagages et/ou le fret en correspondance peuvent être exemptés d'une nouvelle inspection sur le territoire de la partie requérante. Cette décision est communiquée à l'autre partie.

#### ARTICLE 10

##### Activités commerciales

1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit d'établir des bureaux sur le territoire de l'autre partie aux fins de la promotion et de la vente de services aériens et d'activités connexes.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé nécessaire pour assurer des services aériens.

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

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

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

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

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

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

#### ARTIKEL 10

##### Commerciële gelegenheden

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

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



3. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie :

i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») ou, à sa convenance,

ii) de choisir parmi les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie permettent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Les droits établis au point a), i) et ii) ci-dessus sont soumis uniquement aux contraintes spécifiques d'espace ou de capacité résultant de la nécessité d'assurer l'exploitation en toute sécurité de l'aéroport. Lorsque de telles contraintes entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services est mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions égales et appropriées; le prix desdits services ne dépasse pas leur coût de revient complet tenu d'un taux de retour raisonnable sur actifs, après amortissement.

4. Tout transporteur aérien de chaque partie est autorisé à procéder à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ce service, et toute personne est libre de l'acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans toute monnaie librement convertible.

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place à partir du territoire de l'autre partie et à destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni impositions, au taux de change courant à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler en monnaie locale les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant). Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

7. Tout transporteur aérien d'une partie peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code, avec :

a) tout transporteur aérien des parties;

b) tout transporteur aérien d'un pays tiers; et

c) un transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays;

à condition i) que tous les participants à de tels accords disposent des autorisations appropriées et ii) que ces accords satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à l'exploitation ou à la prestation de services aériens internationaux.

8. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit de conclure des accords de franchisage ou de marque avec des compagnies, y compris des transporteurs aériens, de l'une des parties ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords. L'annexe 5 s'applique à ces accords.

9. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent conclure des accords pour la fourniture d'aéronefs avec équipage destinés à des services aériens internationaux avec :

a) tout transporteur aérien des parties; et

b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;

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

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

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

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

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

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

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

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

a) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Partijen;

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

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

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

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

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

a) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van de Partijen; en

b) een luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen van een derde land;

à condition que tous les participants à de tels accords disposent des autorisations appropriées et satisfassent aux conditions prescrites par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords. Aucune des deux parties n'exige d'un transporteur aérien de l'une des parties qui fournit des aéronefs qu'il dispose de droits de trafic en vertu du présent accord pour les routes sur lesquelles les aéronefs seront exploités.

10. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer eux-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

#### ARTICLE 11

##### Droits de douane et taxes

1. A leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, les aéronefs utilisés par les transporteurs aériens d'une partie pour assurer des services aériens internationaux, de même que leurs équipements normaux, l'équipement au sol, les carburants, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (incluant, mais de manière non limitative, la nourriture, les boissons et alcools, les tabacs et d'autres produits destinés à la vente aux passagers ou à la consommation en quantités limitées pendant le vol) et autres articles prévus pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, de toutes restrictions à l'importation, taxes sur la propriété, de tout prélèvement sur le capital, de tous droits de douane et d'accises, et de toutes taxes ou redevances qui sont a) imposées par les autorités nationales ou la Communauté européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et fournitures restent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

a) les provisions de bord introduites ou fournies sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

b) l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) introduits sur le territoire d'une partie aux fins d'entretien, de maintenance ou de réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux;

c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables introduits ou fournis sur le territoire d'une partie pour être utilisés à bord d'un aéronef appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces fournitures sont destinées à être utilisées sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et

d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, introduits ou fournis sur le territoire d'une partie et embarqués à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la partie dans laquelle ils ont été embarqués à bord.

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

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

#### ARTIKEL 11

##### Douanerechten en -heffingen

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

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

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

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

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

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

3. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont passé contrat avec un autre transporteur aérien, bénéficiant des mêmes exonérations de la part de l'autre partie, en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre partie des articles mentionnés aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 du présent article.

5. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer des impôts, droits, taxes ou redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

6. Lorsque deux Etats membres ou plus envisagent de supprimer l'exonération prévue à l'article 14, paragraphe 1<sup>er</sup>, point b), de la Directive 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 pour le carburant fourni sur leur territoire aux aéronefs des transporteurs des Etats-Unis, pour les vols entre lesdits Etats membres, le comité mixte examine cette question conformément à l'article 18, paragraphe 4, point e).

7. Une partie peut demander l'aide de l'autre partie, au nom de son ou ses transporteurs aériens, afin d'obtenir une exonération des impôts, taxes, droits et redevances perçus par toutes autorités ou collectivités fédérées, régionales, ou locales de niveau infra-étatique sur les biens mentionnés aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 du présent article, ainsi qu'une exonération des redevances de distribution de carburant, dans les conditions énoncées au présent article, sauf dans la mesure où ces redevances sont basées sur le coût du service fourni. En réponse à une telle demande, l'autre partie fait part aux autorités compétentes des remarques de la partie requérante et leur recommande qu'il en soit dûment tenu compte.

## ARTICLE 12

### Redevances d'usage

1. Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une partie aux transporteurs aériens de l'autre partie sont justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

2. Les redevances d'usage imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie peuvent refléter, sans l'excéder, le coût de revient complet assumé par les autorités ou organismes compétents pour la fourniture des installations et services aéroportuaires appropriés, d'environnement liés aux aéroports, de navigation aérienne et de sûreté de l'aviation, sur un aéroport ou au sein d'un système aéroportuaire. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances sont fournis sur une base efficace et économique.

3. Chaque partie encourage les consultations entre les autorités ou organismes compétents sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations, et invite les autorités ou organismes compétents et les transporteurs aériens à échanger les informations nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 du présent article. Chaque partie encourage les autorités compétentes à informer les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis avant la mise en œuvre de ces modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends prévues à l'article 19, aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas, dans un délai raisonnable, une redevance ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie, ou si b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

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

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

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

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

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

## ARTIKEL 12

### Gebruikerslasten

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

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

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

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

## ARTICLE 13

## Tarifs

1. Les tarifs des services aériens exploités en vertu du présent accord sont établis librement et ne sont pas soumis à approbation. Leur dépôt ne peut être imposé.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1<sup>er</sup> :

a) l'introduction ou le maintien du tarif qu'un transporteur aérien des Etats-Unis a l'intention d'appliquer ou applique pour un service aérien international entre un point situé dans un Etat membre et un point situé dans un autre Etat membre doit être compatible avec les dispositions de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, du Règlement (CEE) n° 2409/92 du Conseil du 23 juillet 1992, ou d'un règlement ultérieur qui ne serait pas plus restrictif;

b) en vertu du présent paragraphe, les transporteurs aériens des parties permettent aux autorités compétentes des parties qui en font la demande d'avoir accès immédiatement aux informations concernant les tarifs pratiqués dans le passé, les tarifs en vigueur et les tarifs dont l'introduction est proposée, et ce selon des modalités et sous une forme acceptables pour lesdites autorités.

## ARTICLE 14

## Subventions et aides d'Etat

1. Les parties reconnaissent que les subventions et aides d'Etat peuvent fausser la concurrence loyale et équitable entre les transporteurs aériens pour la fourniture des services aériens internationaux régis par le présent accord.

2. Si l'une des parties estime qu'une subvention ou une aide d'Etat que l'autre partie envisage d'accorder ou accorde aux transporteurs aériens de cette dernière fausserait ou fausse la concurrence loyale et équitable au détriment des transporteurs aériens de la première partie, elle peut présenter des observations à cette partie. Elle peut en outre demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

3. Chaque partie peut s'adresser aux pouvoirs publics compétents sur le territoire de l'autre partie, y compris à toutes entités fédérées, régionales ou locales de niveau infra-étatique, si elle estime qu'une subvention ou une aide envisagée ou accordée par ces entités aura sur la concurrence les effets négatifs visés au paragraphe 2. Si une partie décide d'établir ces contacts directs, elle en informe sans délai l'autre partie par la voie diplomatique. Elle peut aussi demander une réunion du comité mixte.

4. Les questions soulevées au titre du présent article peuvent inclure, par exemple, des injections de capitaux, des subventions croisées, des dons, des garanties, la propriété, des réductions ou exonérations d'impôts, de la part de toute entité publique.

## ARTICLE 15

## Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale. Elles reconnaissent que les coûts et les avantages des mesures destinées à protéger l'environnement doivent être soigneusement pesés dans le cadre de l'élaboration de la politique aéronautique internationale.

2. Lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement, il convient qu'elle en évalue les effets négatifs possibles sur l'exercice des droits prévus dans le présent accord et, si ces mesures sont adoptées, il convient qu'elle prenne les dispositions appropriées pour en atténuer les effets négatifs éventuels.

3. Lorsque des mesures de protection de l'environnement sont adoptées, les normes sur la protection de l'environnement adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans les annexes à la convention sont respectées, sauf dans les cas où des différences par rapport à ces normes ont été notifiées. Les parties appliquent toute mesure de protection de l'environnement ayant une incidence sur les services aériens régis par le présent accord conformément à l'article 2 et à l'article 3, paragraphe 4, du présent accord.

4. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation soulève des préoccupations quant à l'application ou à la mise en œuvre du présent accord, elle peut demander une réunion du comité mixte, conformément à l'article 18, afin d'examiner la question et d'apporter les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes.

## ARTIKEL 13

## Prijzen

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

2. Niettegenstaande lid 1 :

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

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

## ARTIKEL 14

## Overheidssubsidies en -steun

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

2. Indien een Partij van mening is dat door de andere Partij overwogen of verleende 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 bij die Partij opmerkingen maken. Voorts kan zij overeenkomstig artikel 18 om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken om de kwestie te bespreken en passende antwoorden te formuleren op terecht bevonden bezwaren.

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

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

## ARTIKEL 15

## Milieu

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

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

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

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

## ARTICLE 16

## Protection des consommateurs

Les parties affirment l'importance de la protection des consommateurs; chaque partie peut demander une réunion du comité mixte afin de discuter de questions liées à la protection des consommateurs qu'elle considère comme importantes.

## ARTICLE 17

## Systèmes informatisés de réservation

1. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) en activité sur le territoire d'une des parties ont le droit d'installer leurs SIR, de les entretenir et de les mettre à la libre disposition des agences de voyage ou des voyagistes dont l'activité principale consiste à distribuer des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre partie, à condition que ces SIR soient conformes aux exigences réglementaires en vigueur de l'autre partie.

2. Aucune des parties n'impose ou n'autorise l'imposition, sur son territoire, de règles plus strictes aux fournisseurs de SIR de l'autre partie que celles imposées à ses propres fournisseurs de SIR, en ce qui concerne les affichages des SIR (y compris les paramètres de modification et d'affichage), les activités, les pratiques, les ventes ou la propriété.

3. Les propriétaires ou exploitants de SIR d'une partie qui se conforment aux exigences réglementaires applicables de l'autre partie ont les mêmes possibilités de posséder des SIR sur le territoire de l'autre partie que les propriétaires ou exploitants de cette dernière.

## ARTICLE 18

## Comité mixte

1. Un comité mixte composé de représentants des parties se réunit au moins une fois par an afin de procéder à des consultations concernant le présent accord et d'en examiner la mise en œuvre.

2. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre des questions portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Toutefois, en ce qui concerne les questions visées à l'article 20 ou à l'annexe 2, le comité mixte peut examiner uniquement les questions ayant trait au refus de l'un des participants de mettre en œuvre les engagements souscrits et à l'incidence des décisions en matière de concurrence sur l'application du présent accord. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard 60 jours après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.

3. Le comité mixte examine, au plus tard lors de sa première réunion annuelle et selon les besoins par la suite, la mise en œuvre globale de l'accord, et notamment les effets éventuels des contraintes liées aux infrastructures aéroportuaires sur l'exercice des droits prévus à l'article 3, les effets des mesures de sûreté prises en vertu de l'article 9, les effets sur les conditions de concurrence, notamment dans le domaine des systèmes informatisés de réservation, ainsi que les effets sociaux éventuels de la mise en œuvre de l'accord.

4. Le comité mixte développe également la coopération :

a) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs et réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires) et de protection des consommateurs;

b) en examinant les conséquences sociales de l'accord tel qu'il est appliqué, et en apportant les réponses appropriées aux préoccupations jugées légitimes;

c) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;

d) en tenant un inventaire des questions relatives aux subventions ou aides publiques soulevées par l'une ou l'autre des parties au sein du comité mixte;

e) en prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 11, paragraphe 6;

f) en mettant au point, dans un délai d'un an à compter de l'application provisoire, des lignes de conduite concernant les décisions réglementaires en matière de citoyenneté et de conformité des transporteurs aériens, afin d'obtenir la reconnaissance réciproque de ces décisions;

## ARTIKEL 16

## Consumentenbescherming

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

## ARTIKEL 17

## Geautomatiseerde boekingsystemen

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

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

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

## ARTIKEL 18

## Het Gemengd Comité

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

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

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

4. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door :

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

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

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

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

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

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

g) en élaborant une conception commune des critères utilisés par les parties pour prendre leurs décisions respectives dans les cas concernant le contrôle des transporteurs aériens, dans une mesure qui soit compatible avec les exigences de confidentialité;

h) en encourageant la consultation, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées au sein des organisations internationales et dans les relations avec les pays tiers, notamment en vue d'examiner l'opportunité d'adopter une approche commune;

i) en prenant par consensus les décisions visées à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 3, et à l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe 4.

5. Les parties partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique en étendant le présent accord aux pays tiers. A cette fin, le comité mixte s'emploie à élaborer une proposition concernant les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de pays tiers au présent accord.

6. Le comité mixte fonctionne sur la base du consensus.

#### ARTICLE 19

##### Arbitrage

1. Tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord, sauf s'il porte sur les questions visées à l'article 20 ou à l'annexe 2, et qui n'est pas résolu par une réunion du comité mixte, peut être soumis à une personne ou à un organisme en vue d'une décision par accord des parties. En l'absence d'accord des parties, le différend est soumis, à la demande d'une des parties, à un arbitrage selon la procédure exposée ci-après.

2. A moins que les parties n'en conviennent autrement, l'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit :

a) dans les vingt jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque partie désigne un arbitre. Dans les quarante-cinq jours suivant la désignation de ces deux arbitres, ceux-ci désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui exerce les fonctions de président du tribunal;

b) si l'une des parties ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au point a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre des parties peut demander au président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation ou aux désignations nécessaires dans un délai de trente jours à compter de la réception de cette demande. Si le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale est ressortissant des Etats-Unis ou d'un Etat membre, le vice-président le plus gradé de ce conseil à qui ce motif de disqualification ne s'applique pas procède à cette désignation.

3. Sauf accord contraire des parties, le tribunal définit l'étendue de sa juridiction conformément au présent accord et fixe ses règles de procédure. A la demande d'une partie, le tribunal peut, après avoir été constitué, demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires dans l'attente de sa décision définitive. A l'initiative du tribunal ou à la demande de l'une des parties, une conférence a lieu dans un délai maximal de quinze jours suivant la constitution complète du tribunal afin que celui-ci détermine les questions précises qui doivent faire l'objet de l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre.

4. Sauf accord contraire des parties ou autre décision du tribunal :

a) le mémoire en demande est présenté dans les trente jours qui suivent la constitution complète du tribunal, et le mémoire en défense est présenté quarante jours après. Toute réponse de la partie demanderesse est soumise dans les quinze jours qui suivent la présentation du mémoire en défense. Toute réponse de la partie défenderesse est soumise dans les quinze jours qui suivent.

b) Le tribunal tient une audience, à la demande d'une des parties ou de sa propre initiative, dans un délai de quinze jours à compter du dépôt de la dernière réponse.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision par écrit dans un délai de trente jours à compter de la fin de l'audience ou, si aucune audience n'a été organisée, dans les trente jours qui suivent la soumission de la dernière réponse. Le tribunal rend ses décisions à la majorité de ses membres.

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

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

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

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

6. Het Gemengd Comité werkt op basis van consensus.

#### ARTIKEL 19

##### Arbitrage

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

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

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

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

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

4. Tenzij anders overeengekomen of op last van het scheidsrecht

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

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

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

6. Les parties peuvent déposer des demandes d'explication de la décision dans un délai de dix jours suivant son prononcé; toute explication est donnée dans un délai de quinze jours suivant cette demande.

7. Si le tribunal estime qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie responsable de cette violation n'y remédie pas ou ne parvient pas, dans les quarante jours suivant la notification de la décision du tribunal, à un accord mutuellement acceptable avec l'autre partie, cette dernière peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord, jusqu'à ce que les parties parviennent à régler le différend. Aucune des dispositions du présent paragraphe ne saurait être interprétée comme restreignant le droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures proportionnelles conformément au droit international.

8. Les frais du tribunal, y compris les rémunérations et frais des arbitres, sont partagés à égalité entre les parties. Toute dépense engagée par le président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou par un vice-président dudit conseil, du fait des procédures mentionnées au paragraphe 2, point *b*), du présent article est réputée faire partie des frais du tribunal.

#### ARTICLE 20

##### Concurrence

1. Les parties reconnaissent que la concurrence entre les transporteurs aériens sur le marché transatlantique est importante pour promouvoir les objectifs du présent accord, et confirment qu'elles appliqueront leurs régimes de concurrence respectifs afin de protéger et de renforcer la concurrence globale et non des concurrents spécifiques.

2. Les parties reconnaissent que des différences affectant le marché transatlantique peuvent survenir en ce qui concerne l'application de leurs régimes de concurrence respectifs au transport aérien international et que la concurrence entre les transporteurs aériens sur ce marché pourrait être stimulée par une réduction de ces différences.

3. Les parties reconnaissent que la coopération entre leurs autorités de la concurrence respectives contribue à stimuler la concurrence sur les marchés et est susceptible de favoriser la compatibilité des résultats de la régulation et de limiter au maximum les différences d'approche dans les examens, sur le plan de la concurrence, des accords inter-transporteurs. C'est pourquoi les parties approfondissent cette coopération dans la mesure du possible, en tenant compte des différences existant entre les responsabilités, les compétences et les procédures de leurs autorités, conformément à l'annexe 2.

4. Le comité mixte est informé chaque année des résultats de la coopération menée dans le cadre de l'annexe 2.

#### ARTICLE 21

##### Négociations en vue d'une seconde étape

1. Les parties partagent l'objectif consistant à poursuivre l'ouverture de l'accès aux marchés et à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, le personnel et les populations des deux côtés de l'Atlantique, notamment en facilitant les investissements afin de mieux refléter les réalités de l'industrie aéronautique mondiale, en renforçant le système de transport aérien transatlantique et en établissant un cadre qui encouragera les autres pays à ouvrir leurs propres marchés des services aériens. Les parties entament des négociations au plus tard soixante jours après la date d'application provisoire du présent accord, en vue de la préparation rapide de l'étape suivante.

2. A cette fin, le calendrier des négociations en vue d'une seconde étape comprend les points ci-après, qui présentent un intérêt prioritaire pour l'une ou l'autre des parties :

- a) poursuite de la libéralisation des droits de trafic;
- b) opportunités d'investissements étrangers supplémentaires;
- c) effet des mesures environnementales et des contraintes liées aux infrastructures sur l'exercice des droits de trafic;
- d) meilleur accès au transport aérien financé par les pouvoirs publics; et
- e) fourniture d'aéronefs avec équipage.

3. Les parties examinent les progrès qu'elles ont accomplis dans la conclusion d'un accord de seconde étape au plus tard dix-huit mois à compter de la date à laquelle les négociations doivent commencer

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

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

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

#### ARTIKEL 20

##### Mededinging

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

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

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

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

#### ARTIKEL 21

##### Tweede fase van de onderhandelingen

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

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

- a) verdere liberalisering van de verkeersrechten;
- b) meer mogelijkheden voor buitenlandse investeringen;
- c) effect van milieumaatregelen en beperkingen van de infrastructuur op de uitoefening van verkeersrechten;
- d) verdere toegang tot door de overheid gefinancierd luchtvervoer; en
- e) levering van vliegtuigen met bemanning.

3. De Partijen toetsen hun vooruitgang op weg naar een tweedefase-overeenkomst uiterlijk 18 maanden na de datum waarop de onderhandelingen overeenkomstig lid 1 moeten aanvangen. Indien de Partijen

conformément au paragraphe 1<sup>er</sup>. Si aucun accord de seconde étape n'est atteint par les parties dans les douze mois qui suivent le début de cet examen, chaque partie se réserve le droit de suspendre des droits prévus dans le présent accord. Une telle suspension ne prend pas effet avant le début de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) qui commence au plus tôt douze mois après la date à laquelle la notification de la suspension est donnée.

#### ARTICLE 22

##### Relations avec d'autres accords

1. Au cours de la période d'application provisoire prévue à l'article 25 du présent accord, les accords bilatéraux énumérés à la section 1<sup>re</sup> de l'annexe 1<sup>re</sup> sont suspendus, sauf dans la mesure prévue à la section 2 de l'annexe 1<sup>re</sup>.

2. Lors de l'entrée en vigueur du présent accord en application de son article 26, celui-ci remplace les accords bilatéraux énumérés à la section 1<sup>re</sup> de l'annexe 1, sauf dans la mesure prévue à la section 2 de l'annexe 1<sup>re</sup>.

3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou appliquent une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer s'il y a lieu de réviser le présent accord à la lumière de cette situation.

#### ARTICLE 23

##### Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

#### ARTICLE 24

##### Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### ARTICLE 25

##### Application provisoire

Dans l'attente de l'entrée en vigueur en application de l'article 26 :

1) les parties conviennent d'appliquer le présent accord à partir du 30 mars 2008;

2) Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent accord. Dans ce cas, cette application prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) en cours un an après la date de notification écrite, sauf si cette notification est retirée par accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

#### ARTICLE 26

##### Entrée en vigueur

Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange de notes, les Etats-Unis remettent à la Communauté européenne la note diplomatique destinée à la Communauté européenne et à ses Etats membres, et la Communauté européenne remet aux Etats-Unis la ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses Etats membres. La ou les notes diplomatiques de la Communauté européenne et de ses Etats membres contiennent des communications de chaque Etat membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent accord.

FAIT à Bruxelles, le vingt-cinq avril 2007, et à Washington, le trente avril 2007, en double exemplaire.

binnen twaalf maanden na begin van de toetsing geen tweedefaseovereenkomst hebben bereikt, behoudt iedere Partij zich daarna het recht voor de in deze Overeenkomst vastgestelde rechten op te schorten. De opschorting treedt pas in werking na de start van het verkeersseizoen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, dat op zijn vroegst twaalf maanden na de datum van kennisgeving van de opschorting begint.

#### ARTIKEL 22

##### Verhouding tot andere overeenkomsten

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

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

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

#### ARTIKEL 23

##### Beëindiging

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

#### ARTIKEL 24

##### Registratie bij de ICAO

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

#### ARTIKEL 25

##### Voorlopige toepassing

Hangende de inwerkingtreding overeenkomstig artikel 26 :

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

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

#### ARTIKEL 26

##### Inwerkingtreding

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

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

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



ANNEXE 1<sup>re</sup>Section 1<sup>re</sup>

Conformément aux dispositions de l'article 22 du présent accord, les accords bilatéraux suivants signés entre les Etats-Unis et les Etats membres sont suspendus ou remplacés par le présent accord :

a) République d'Autriche : accord sur les services aériens, signé à Vienne le 16 mars 1989; modifié le 14 juin 1995.

b) Royaume de Belgique : accord de transport aérien, conclu par échange de notes à Washington, le 23 octobre 1980; modifié le 22 septembre et le 12 novembre 1986; modifié le 5 novembre 1993 et le 12 janvier 1994.

(modification conclue le 5 septembre 1995 (appliquée provisoirement).)

c) République de Bulgarie : accord sur la sûreté de l'aviation civile, signé à Sofia le 24 avril 1991.

d) République tchèque : accord de transport aérien, signé à Prague le 10 septembre 1996; modifié le 14 juin 2001 et le 14 février 2002.

e) Royaume de Danemark : accord en matière de transports aériens, conclu par échange de notes à Washington le 16 décembre 1944; modifié le 6 août 1954; modifié le 16 juin 1995.

f) République de Finlande : accord de transport aérien, signé à Helsinki le 29 mars 1949; protocole y afférent signé le 12 mai 1980; accord modifiant l'accord de 1949 et le protocole de 1980 conclu le 9 juin 1995.

g) République française : accord de transport aérien, signé à Washington le 18 juin 1998; modifié le 10 octobre 2000; modifié le 22 janvier 2002.

h) République fédérale d'Allemagne : accord de transport aérien avec échange de notes, signé à Washington le 7 juillet 1955; modifié le 25 avril 1989.

(protocole y afférent conclu le 1<sup>er</sup> novembre 1978; accord connexe conclu le 24 mai 1994; protocole modifiant l'accord de 1955 conclu le 23 mai 1996; accord modifiant le protocole de 1996 conclu le 10 octobre 2000 (tous appliqués à titre provisoire).)

i) République hellénique : accord de transport aérien, signé à Athènes le 31 juillet 1991; prorogé jusqu'au 31 juillet 2007 par échange de notes du 22 et du 28 juin 2006.

j) République de Hongrie : accord de transport aérien avec protocole d'entente, signé à Budapest le 12 juillet 1989; prorogé jusqu'au 12 juillet 2007 par échange de notes du 11 et du 20 juillet 2006.

k) Irlande : accord en matière de transports aériens, réalisé par échange de notes à Washington le 3 février 1945; modifié le 25 janvier 1988 et le 29 septembre 1989; modifié le 25 juillet et le 6 septembre 1990.

(protocole d'entente sur les consultations, signé à Washington le 28 octobre 1993 (appliqué à titre provisoire).)

l) République italienne : accord de transport aérien, avec protocole et échange de notes, signé à Rome le 22 juin 1970; modifié le 25 octobre 1988; protocole d'accord y afférent signé le 27 septembre 1990; modifications de l'accord de 1970 et du protocole d'accord de 1990 conclues le 22 novembre et le 23 décembre 1991; modifications de l'accord de 1970 et du protocole de 1990 conclues le 30 mai et le 21 octobre 1997; accord complétant l'accord de 1970 conclu le 30 décembre 1998 et le 2 février 1999.

(protocole modifiant l'accord de 1970 conclu le 6 décembre 1999 (appliqué à titre provisoire).)

m) Grand-Duché de Luxembourg : accord de transport aérien, signé à Luxembourg le 19 août 1986; modifié le 6 juin 1995; modifié le 13 et le 21 juillet 1998.

n) Malte : accord de transport aérien, signé à Washington le 12 octobre 2000.

o) Royaume des Pays-Bas : accord de transport aérien, signé à Washington le 3 avril 1957; protocole modifiant l'accord de 1957, conclu le 31 mars 1978; modification du protocole de 1978, conclue le 11 juin 1986; modification de l'accord de 1957, conclue le 13 octobre et le 22 décembre 1987; modification de l'accord de 1957, conclue le 29 janvier et le 13 mars 1992; modification de l'accord de 1957 et du protocole 1978, conclue le 14 octobre 1992.

## BIJLAGE 1

## Deel 1

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

p) République de Pologne : accord de transport aérien, signé à Varsovie le 16 juin 2001.

q) République portugaise : accord de transport aérien, signé à Lisbonne le 30 mai 2000.

r) Roumanie : accord de transport aérien, signé à Washington le 15 juillet 1998.

s) République slovaque : accord de transport aérien, signé à Bratislava le 22 janvier 2001.

t) Royaume d'Espagne : accord de transport aérien, signé à Madrid le 20 février 1973; accord connexe du 20 février, du 31 mars et du 7 avril 1987; modification de l'accord de 1973, conclue le 31 mai 1989; modification de l'accord de 1973, conclue le 27 novembre 1991.

u) Royaume de Suède : accord en matière de transports aériens, conclu par échange de notes à Washington le 16 décembre 1944; modifié le 6 août 1954; modifié le 16 juin 1995.

v) Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord : accord sur les services aériens avec échange de lettres, signé aux Bermudes le 23 juillet 1977; accord relatif aux tarifs aériens sur l'Atlantique Nord, conclu le 17 mars 1978; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 25 avril 1978; accord modifiant et prorogeant l'accord de 1978 relatif aux tarifs aériens sur l'Atlantique Nord, conclu le 2 et le 9 novembre 1978; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 4 décembre 1980; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 20 février 1985; accord modifiant l'article 7, l'annexe 2 et l'annexe 5 de l'accord de 1977, conclu le 25 mai 1989; accord concernant les modifications de l'accord de 1977, fin de l'arbitrage entre les Etats-Unis et le Royaume-Uni concernant les redevances d'usage de l'aéroport d'Heathrow et la demande d'arbitrage introduite par le Royaume-Uni dans sa note d'ambassade n 87 du 13 octobre 1993 et règlement des questions ayant conduit à ces procédures, conclu le 11 mars 1994; accord modifiant l'accord de 1977, conclu le 27 mars 1997.

(arrangements, appliqués à titre provisoire, contenus dans le protocole d'entente sur les consultations daté du 11 septembre 1986; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 27 juillet 1990; arrangements contenus dans le protocole d'entente sur les consultations du 11 mars 1991; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 6 octobre 1994; arrangements contenus dans le protocole d'entente sur les consultations du 5 juin 1995; arrangements contenus dans l'échange de lettres datées du 31 mars et du 3 avril 2000 (tous appliqués à titre provisoire).)

#### Section 2

Nonobstant la section 1 de la présente annexe, en ce qui concerne les zones qui ne sont pas comprises dans la définition du « territoire » à l'article 1 du présent accord, les accords cités aux points e) (Danemark-Etats-Unis), g) (France-Etats-Unis), et v) (Royaume-Uni-Etats-Unis) de ladite section restent applicables conformément à leurs dispositions.

#### Section 3

Nonobstant l'article 3 du présent accord, les transporteurs des Etats-Unis n'ont pas le droit de fournir des services tout-cargo qui ne font pas partie d'un service desservant les Etats-Unis à destination ou à partir de points situés dans les Etats membres, sauf à destination ou à partir de points situés dans la République tchèque, la République française, la République fédérale d'Allemagne, le Grand-Duché de Luxembourg, Malte, la République de Pologne, la République portugaise et la République slovaque.

#### Section 4

Nonobstant toute autre disposition du présent accord, la présente section s'applique au transport aérien mixte, par vols réguliers et affrétés, entre l'Irlande et les Etats-Unis, avec effet à partir du début de la saison d'hiver IATA 2006/2007 jusqu'à la fin de la saison d'hiver IATA 2007/2008.

a) i) Chaque transporteur des Etats-Unis ou communautaire peut exploiter trois vols sans escale entre les Etats-Unis et Dublin pour chaque vol sans escale qu'il exploite entre les Etats-Unis et Shannon. Ce droit à des vols sans escale à destination/au départ de Dublin repose sur la moyenne des vols effectués au cours de toute la période de transition qui s'étale sur trois saisons. Un vol est considéré comme un

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Deel 2

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

#### Deel 3

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

#### Deel 4

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

a) i) Iedere Amerikaanse en communautaire luchtvaartmaatschappij mag drie non-stop vluchten tussen de Verenigde Staten en Dublin uitvoeren voor iedere non-stop vlucht die de luchtvaartmaatschappij uitvoert tussen de Verenigde Staten en Shannon. Dit recht op non-stop vluchten van/naar Dublin is gebaseerd op een over de gehele overgangperiode van drie seizoenen genomen vluchtgemiddelde. Een

vol sans escale à destination/au départ de Dublin, ou comme un vol sans escale à destination/au départ de Shannon si l'aéroport correspondant constitue le premier point d'entrée en Irlande ou le dernier point de sortie de l'Irlande.

*ii) L'exigence de desservir Shannon prévue au point a) i) de la présente section prend fin si un transporteur aérien quelconque inaugure un service mixte par vols réguliers ou affrétés entre Dublin et les Etats-Unis, dans l'un ou l'autre sens, sans exploiter au moins un vol sans escale à destination de Shannon pour trois vols sans escale à destination de Dublin, en moyenne au cours de la période de transition.*

*b) En ce qui concerne les services entre les Etats-Unis et l'Irlande, les transporteurs aériens communautaires ne peuvent desservir, aux Etats-Unis, que les villes de Boston, New York, Chicago, Los Angeles et trois points supplémentaires à notifier aux Etats-Unis lors de leur choix ou de leur modification. Ces services peuvent comprendre des points intermédiaires dans d'autres Etats membres ou des pays tiers.*

*c) Le partage de code entre l'Irlande et les Etats-Unis est autorisé uniquement via d'autres points situés dans la Communauté européenne. Les autres arrangements de partage de code seront examinés sur une base de courtoisie et de réciprocité.*

## ANNEXE 2

Concernant la coopération sur les questions de concurrence dans le secteur des transports aériens

### Article 1<sup>er</sup>

La coopération exposée dans la présente annexe est mise en œuvre par le ministère des transports des Etats-Unis d'Amérique et par la Commission des Communautés européennes (ci-après dénommés « les participants »), dans le cadre de leurs fonctions respectives, en relation avec le traitement des problèmes de concurrence dans le secteur des transports aériens impliquant les Etats-Unis et la Communauté européenne.

### Article 2

#### Objet

Cette coopération a pour objet :

1) de renforcer la compréhension mutuelle de l'application, par les participants, des lois, procédures et pratiques dans le cadre de leurs régimes de concurrence respectifs afin d'encourager la concurrence dans le secteur des transports aériens;

2) de faciliter la compréhension, entre les participants, de l'incidence des évolutions qui caractérisent le secteur des transports aériens sur la concurrence dans le cadre du marché du transport aérien international;

3) de réduire les possibilités de conflits dans l'application, par les participants, de leurs régimes de concurrence respectifs aux accords et autres arrangements de coopération qui ont une incidence sur le marché transatlantique; et

4) de promouvoir une régulation selon des approches compatibles à l'égard des accords et autres arrangements de coopération, grâce à une meilleure compréhension des méthodes et des techniques d'analyse, y compris la définition des marchés concernés et l'analyse des conséquences pour la concurrence et les corrections que les participants appliquent dans le cadre de leurs examens indépendants respectifs en matière de concurrence.

### Article 3

#### Définitions

Aux fins de la présente annexe, le terme « régime de concurrence » englobe les lois, procédures et pratiques qui régissent l'exercice, par les participants, de leurs fonctions respectives concernant l'examen des accords et autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens sur le marché international. Pour la Communauté européenne, le régime de concurrence inclut, sans que cette liste soit exhaustive, les articles 81, 82 et 85 du traité instituant la Communauté européenne et leurs règlements d'exécution en application dudit traité, ainsi que leurs modifications éventuelles. En ce qui concerne le ministère des transports, le régime de concurrence inclut, sans que cette liste soit exhaustive, les sections 41308, 41309, et 41720 du titre 49 du « United States Code », et ses règlements d'exécution et la jurisprudence y afférente.

vlucht wordt geacht een non-stop vlucht van/naar Dublin of een non-stop vlucht van/naar Shannon te zijn naar gelang van het eerste punt van binnenkomst in, of het laatste punt van vertrek uit Ierland.

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

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

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

## BIJLAGE 2

Betreffende Samenwerking met betrekking tot mededingingskwesities in de luchtvervoerssector

### Artikel 1

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

### Artikel 2

#### Doel

Het doel van deze samenwerking is :

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

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

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

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

### Artikel 3

#### Definities

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

## Article 4

## Domaines de coopération

Sous réserve des dispositions prévues au point 1), *a)* et *b)* de l'article 5, la coopération entre les participants prend les formes suivantes :

1) des réunions entre les représentants des participants, y compris des experts de la concurrence, en principe sur une base semestrielle, afin de discuter des évolutions dans le secteur des transports aériens, de questions d'intérêt commun relatives à la politique de la concurrence et de méthodes d'analyse pour l'application du droit de la concurrence au transport aérien international, notamment sur le marché transatlantique. Ces discussions peuvent conduire à une meilleure connaissance des approches respectives des participants à l'égard des questions de concurrence, y compris des points communs existants, et à une compatibilité accrue de ces approches, notamment en ce qui concerne les accords inter-transporteurs;

2) des consultations entre les participants, organisées à n'importe quel moment par accord mutuel ou à la demande de l'un des participants, afin de discuter de toute question en rapport avec la présente annexe, y compris de cas spécifiques;

3) chaque participant peut, à sa discrétion, inviter des représentants d'autres autorités gouvernementales à participer, le cas échéant, à toute réunion ou consultation tenue en application des points 1) ou 2) ci-dessus;

4) la notification en temps utile des procédures ou événements ci-après qui, selon le participant qui fait cette notification, peuvent avoir des implications importantes pour les intérêts de l'autre participant en matière de concurrence :

*a)* de la part du ministère des transports, *i)* les procédures d'examen des demandes d'approbation d'accords et d'autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens dans le domaine des services aériens internationaux, notamment les demandes d'exemption des dispositions antitrust impliquant des transporteurs aériens constitués conformément à la législation des Etats-Unis et de la Communauté européenne, et *ii)* la réception, par le ministère des transports, d'un accord d'entreprise commune en application de la section 41720 du titre 49 du « United States Code »; et

*b)* de la part de la Commission des Communautés européennes, *i)* les procédures d'examen des accords et autres arrangements de coopération entre transporteurs aériens dans le domaine des services aériens internationaux, notamment les alliances et autres accords de coopération impliquant des transporteurs aériens constitués conformément à la législation des Etats-Unis et de la Communauté européenne et *ii)* l'examen des exemptions, individuelles ou par catégorie, des dispositions du droit de la concurrence de l'Union européenne;

5) la notification de la disponibilité (et des conditions éventuelles régissant cette disponibilité) d'informations et de données déposées auprès d'un participant, sous forme électronique ou autre, qui, selon ce participant, peuvent avoir des implications importantes pour les intérêts de l'autre participant en matière de concurrence; et

6) la notification d'autres activités relatives à la politique de la concurrence dans le domaine du transport aérien, et qu'un participant juge utile de communiquer.

## Article 5

## Utilisation et divulgation d'informations

1. Nonobstant toute autre disposition de la présente annexe, aucun participant n'est censé fournir des informations à l'autre participant si la divulgation de ces informations au participant qui les demande :

*a)* est interdite par les lois, règlements ou pratiques du participant qui détient les informations; ou

*b)* serait incompatible avec des intérêts importants du participant qui détient les informations.

2. Dans la mesure du possible, chaque participant préserve la confidentialité de toute information qui lui est transmise confidentiellement par l'autre participant au titre de la présente annexe et refuse toute demande de divulgation de ces informations à un tiers sans l'autorisation du participant qui les a fournies. Les participants s'avertissent mutuellement lorsqu'une information qu'il est proposé d'échanger lors de discussions ou d'une quelconque autre manière risque de devoir être divulguée dans le cadre d'une procédure publique.

## Artikel 4

## Samenwerkingsgebieden

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

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

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

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

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

*a)* Wat het Department of Transportation betreft : *i)* procedures voor de beoordeling van aanvragen tot goedkeuring van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen tussen luchtvaartmaatschappijen op het gebied van internationaal luchtvervoer, in het bijzonder met het oog op 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 de United States Code; en

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

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

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

## Artikel 5

## Gebruik en onthulling van informatie

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

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

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

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

3. Lorsqu'un participant fournit à l'autre participant, en application de la présente annexe, des informations à titre confidentiel aux fins spécifiées à l'article 2, ces informations devraient être utilisées uniquement à ces fins par le participant qui les reçoit.

#### Article 6

##### Mise en œuvre

1. Chaque participant désigne un représentant comme responsable de la coordination des activités établies dans le cadre de la présente annexe.

2. La présente annexe et toutes les activités entreprises par un participant en application de celle-ci :

a) sont destinées à être mises en œuvre uniquement dans la mesure où elles sont compatibles avec toutes les lois, les règlements et les pratiques applicables au participant concerné; et

b) sont destinées à être mises en œuvre sans préjudice de l'accord entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application de leurs règles de concurrence.

### ANNEXE 3

#### Concernant les services de transport achetés par les pouvoirs publics des États-Unis

Les transporteurs aériens de la Communauté ont le droit de transporter des passagers et du fret sur des vols réguliers ou affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel des États-Unis (1) obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par les pouvoirs publics ou à partir de fonds mis à disposition des pouvoirs publics, ou (2) fournit le service de transport à destination ou pour le compte d'un pays tiers ou d'une organisation internationale ou autre sans remboursement, pour autant que le transport soit effectué (a) entre un point situé aux États-Unis et un point situé dans un État membre, sauf — en ce qui concerne les passagers uniquement — entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel « paire de villes », ou (b) entre deux points situés à l'extérieur des États-Unis. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux services de transport obtenus ou financés par le secrétaire à la défense ou par le secrétaire d'un département militaire.

### ANNEXE 4

#### Concernant des questions complémentaires en rapport avec la propriété, les investissements et le contrôle

##### Article 1<sup>er</sup>

##### Propriété des transporteurs aériens d'une partie

1. Les ressortissants d'un ou des États membres sont autorisés à détenir des actions d'un transporteur aérien des États-Unis, sous réserve de deux limitations. En premier lieu, la totalité des ressortissants étrangers ne peuvent détenir plus de 25 % des actions avec droit de vote d'une société. En second lieu, les ressortissants étrangers ne sont pas non plus autorisés à avoir le contrôle réel d'un transporteur aérien des États-Unis. Sous réserve de la limitation globale de 25 % appliquée à la détention, par des étrangers, d'actions avec droit de vote :

a) la détention par des ressortissants d'un ou de plusieurs États membres :

- 1) de 25 % des actions avec droit de vote; et/ou
- 2) de 49,9 % du capital total;

d'un transporteur aérien des États-Unis n'est pas considérée en soi comme constitutive d'un contrôle dudit transporteur;

et

b) la détention par des ressortissants d'un ou de plusieurs États membres de 50 % ou plus du capital total d'un transporteur aérien des États-Unis n'est pas présumée constituer un contrôle dudit transporteur. Cette détention est examinée au cas par cas.

2. Les ressortissants des États-Unis sont autorisés à être propriétaires d'un transporteur aérien de la Communauté, sous réserve de deux limitations. En premier lieu, des États membres et/ou des ressortissants des États membres doivent être propriétaires majoritaires dudit transporteur. En second lieu, le transporteur aérien doit être sous le contrôle effectif de ces États et/ou de ces ressortissants.

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

#### Artikel 6

##### Tenuitvoerlegging

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

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

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

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

### BIJLAGE 3

#### Betreffende door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer

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

### BIJLAGE 4

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

##### Artikel 1

##### Eigendom van luchtvaartmaatschappijen van een Partij

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

a) eigendom door onderdanen van een lidstaat of lidstaten van

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

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

en

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

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

3. Aux fins de l'article 4, point *b*), et de l'article 5, paragraphe 1<sup>er</sup>, point *b*), du présent accord, un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord et les citoyens dudit membre sont traités respectivement comme un Etat membre et comme des ressortissants d'un Etat membre. Le comité mixte peut décider que cette disposition s'applique aux nouveaux membres de l'EACE et à leurs citoyens.

4. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2, la Communauté européenne et ses Etats membres se réservent le droit de limiter, en ce qui concerne les transporteurs aériens de la Communauté, les investissements en actions avec droit de vote réalisés par des ressortissants des Etats-Unis après la signature du présent accord à un niveau équivalent à celui autorisé par les Etats-Unis pour les ressortissants étrangers en ce qui concerne les transporteurs aériens des Etats-Unis, pour autant que l'exercice de ce droit soit compatible avec le droit international.

#### Article 2

##### Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers

1. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois.

2. Les Etats-Unis n'exercent pas les droits pouvant découler d'accords dans le domaine des services aériens pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien de la Principauté de Liechtenstein, de la Confédération suisse ou d'un membre de l'EACE à la date de la signature du présent accord, ou d'un pays africain qui met en œuvre un accord « Ciel ouvert » conclu avec les Etats-Unis dans le domaine des services aériens à la date de la signature du présent accord, au motif que le contrôle effectif dudit transporteur est entre les mains d'un ou de plusieurs Etats membres, de ressortissants dudit ou desdits Etats membres, ou des deux à la fois.

3. Le comité mixte peut décider qu'aucune des parties n'exerce les droits visés dans le présent article, paragraphe 2, à l'égard des transporteurs aériens d'un ou de plusieurs pays déterminés.

#### Article 3

##### Contrôle des transporteurs aériens

1. Les règles applicables dans la Communauté européenne à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens de la Communauté sont énoncées à l'article 4 du Règlement (CEE) n 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens. En vertu de ce règlement, la délivrance d'une licence d'exploitation à un transporteur aérien de la Communauté incombe aux Etats membres. Les Etats membres appliquent le règlement n 2407/92 dans le respect de leurs réglementations et procédures nationales.

2. Les règles applicables aux Etats-Unis sont énoncées dans le code des Etats-Unis (USC), titre 49, sections 40102(a)(2), 41102 et 41103, qui impose que les licences délivrées par le ministère des transports, qu'il s'agisse d'un certificat, d'une dérogation ou d'une licence de transport de troisième niveau, à un transporteur aérien pour fournir des « services aériens » en qualité de transporteur public, soient détenues uniquement par des citoyens américains selon la définition du code des Etats-Unis, titre 49, section 40102(a)(15). Aux termes de cette section, le président et les deux tiers du conseil d'administration et des autres membres de la direction d'une société soit citoyens américains, au moins 75 % des actions avec droit de vote soit la propriété de citoyens américains et la société est sous le contrôle réel de citoyens américains. Cette condition doit être remplie à l'origine par le demandeur, et il incombe au transporteur américain titulaire d'une licence de continuer à la respecter.

3. Les modalités suivies par chaque partie pour appliquer ses dispositions législatives et réglementaires sont précisées à l'appendice de la présente annexe.

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

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

#### Artikel 2

##### Eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen

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

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

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

#### Artikel 3

##### Zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen

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

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

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

**Appendice de l'annexe IV**

1. Aux Etats-Unis, la citoyenneté des transporteurs aériens déposant une demande de certificat, de dérogation ou de licence de transport de troisième niveau doit être déterminée. Une première demande de licence est consignée dans un registre public officiel et traitée avec les déclarations enregistrées par le demandeur et toute autre partie concernée. Le ministère des transports rend une décision définitive moyennant un arrêté fondé sur les données publiques officielles du dossier, y compris les documents ayant bénéficié d'un traitement confidentiel. Un dossier évaluant la conformité continue aux obligations peut être géré de manière informelle par le ministère ou peut servir dans le cadre de procédures consignées similaires à celles utilisées pour les demandes initiales.

2. Les décisions du ministère se fondent sur une série de précédents qui reflètent notamment la nature fluctuante des marchés financiers et des structures d'investissement, ainsi que la volonté du ministère des transports de prendre en considération de nouvelles approches des investissements étrangers qui sont conformes à la législation des Etats-Unis. Le ministère des transports collabore avec les demandeurs afin de réfléchir aux modalités d'investissement proposées et de les aider à élaborer des transactions qui respectent en tous points la législation américaine sur la citoyenneté, et les demandeurs consultent régulièrement le ministère des transports avant d'établir la version définitive de leurs demandes. A tout moment avant qu'une procédure officielle ne soit engagée, le ministère des transports peut examiner les questions en rapport avec la citoyenneté ou d'autres aspects de la transaction proposée et suggérer le cas échéant des solutions qui permettraient que le projet de transaction réponde aux obligations de la législation américaine en matière de citoyenneté.

3. Pour prendre une décision initiale comme pour s'assurer continuellement du respect des obligations en matière de citoyenneté et de conformité, le ministère des transports prend en considération la situation complète du transporteur aérien des Etats-Unis, et les précédents du ministère ont permis de prendre en compte la nature de la relation établie dans le domaine aérien entre les Etats-Unis et le ou les pays d'origine des investisseurs étrangers. Dans le cadre du présent accord, le ministère des transports considérera les investissements des ressortissants de l'UE au moins aussi favorablement que les investissements des ressortissants de pays partenaires dans le cadre d'un accord « Ciel ouvert » bilatéral ou multilatéral.

4. En ce qui concerne l'Union européenne, l'article 4, paragraphe 5, du Règlement n 2407/92 stipule que la Commission européenne, agissant à la demande d'un Etat membre, vérifie le respect des conditions prévues à l'article 4 et arrête, le cas échéant, une décision. En arrêtant de telles décisions, la Commission doit veiller au respect des droits procédurales reconnus comme principes généraux du droit communautaire par la Cour de justice des Communautés européennes, y compris le droit des parties intéressées à être entendues en temps voulu.

5. Lorsqu'elle applique ses lois et réglementations, chaque partie veille à ce que les transactions dans le cadre desquelles des ressortissants de l'autre partie investissent dans un de ses transporteurs aériens bénéficient d'une procédure équitable et rapide.

**ANNEXE 5****Concernant le franchisage et la marque**

1. Les transporteurs aériens de chaque partie ont le droit de conclure des accords de franchisage ou de marque, y compris en ce qui concerne les modalités de protection de la marque ou les questions opérationnelles, pour autant qu'ils se conforment en particulier aux dispositions législatives et réglementaires applicables au contrôle, que la capacité du transporteur aérien à exister en-dehors de la franchise ne soit pas mise en danger, que l'accord n'ait pas pour effet que le transporteur étranger entreprenne des opérations de cabotage et que les dispositions réglementaires applicables, telles que celles relatives à la protection des consommateurs, notamment en ce qui concerne la communication de l'identité du transporteur aérien exploitant le service, soient respectées. Dans la mesure où ces exigences sont respectées, les transporteurs aériens de chaque partie et des entreprises étrangères sont autorisés à nouer des relations commerciales étroites et à conclure des accords de coopération. Au nombre des éléments constitutifs d'un accord de franchise ou de marque, les éléments figurant ci-après, entre autres, ne devraient pas en tant que tels, sauf circonstances exceptionnelles, soulever de questions relatives au contrôle :

**Aanhangsel bij Bijlage 4**

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

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

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

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

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

**BIJLAGE 5****Betreffende Franchising en branding**

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

a) utiliser et afficher une marque ou une appellation propre au franchiseur, y compris les stipulations sur la zone géographique dans laquelle la marque ou l'appellation peut être utilisée;

b) afficher sur l'aéronef du franchisé les couleurs et le logo de la marque du franchiseur, y compris l'affichage, de façon bien visible, d'une telle marque ou appellation ou d'un tel logo ou signe d'identification analogue sur ses aéronefs ou sur les uniformes de son personnel;

c) utiliser et afficher la marque, l'appellation ou le logo sur les installations et équipements aéroportuaires du franchisé ou dans le cadre de ces installations et équipements;

d) appliquer des normes de service à la clientèle conçues à des fins de commercialisation;

e) appliquer des normes de service à la clientèle conçues pour protéger l'intégrité de la marque de la franchise;

f) prévoir des frais de licence en fonction de conditions commerciales standard;

g) prévoir la participation à des programmes de fidélisation pour grands voyageurs, y compris l'accumulation des bénéfices; et

h) prévoir dans l'accord de franchise ou de marque le droit du franchiseur ou du franchisé de dénoncer l'accord et de retirer la marque, à condition que des ressortissants des Etats-Unis ou des Etats membres conservent le contrôle du transporteur aérien des Etats-Unis ou de la Communauté respectivement.

2. Les accords de franchise et de marque, tout en pouvant coexister avec un accord de partage de code, sont indépendants d'un tel accord, qui suppose que les deux transporteurs aériens disposent des autorisations adéquates des parties, comme le prévoit l'article 10, paragraphe 7, du présent accord.

#### Déclaration commune

Les représentants des Etats-Unis et de la Communauté européenne et de ses Etats membres ont confirmé que l'accord de transport aérien, paraphé à Bruxelles le 2 mars 2007 et dont la signature est prévue pour le 30 avril 2007, doit être authentifié dans d'autres langues, selon les modalités prévues, soit par échange de lettres avant sa signature, soit par décision du comité mixte après cette signature.

La présente déclaration commune fait partie intégrante de l'accord de transport aérien.

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

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

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

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

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

f) het verlenen van vergunningsrechten onder gangbare commerciële voorwaarden;

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

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

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

#### Gezamenlijke verklaring

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

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

#### Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part, et annexes, faits à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007

Etats/Organisations	Date Authentification	Type de consentement	Date Consentement	Entrée Vigueur locale
ALLEMAGNE	25/04/2007	Indéterminé		
AUTRICHE	25/04/2007	Notification	27/06/2008	
BELGIQUE	25/04/2007	Notification	21/08/2013	
BULGARIE	25/04/2007	Notification	01/04/2009	
CHYPRE	25/04/2007	Notification	23/04/2012	
Communauté européenne	30/04/2007	Indéterminé		
DANEMARK	25/04/2007	Notification	22/11/2011	
ESPAGNE	25/04/2007	Notification	09/01/2009	
ESTONIE	25/04/2007	Notification	26/02/2008	
ETATS-UNIS	30/04/2007	Indéterminé		
FINLANDE	25/04/2007	Notification	14/04/2008	
FRANCE	25/04/2007	Notification	07/05/2008	
GRECE	25/04/2007	Notification	19/09/2008	
HONGRIE	25/04/2007	Notification	07/06/2007	



Etats/Organisations	Date Authentification	Type de consentement	Date Consentement	Entrée Vigueur locale
IRLANDE	25/04/2007	Notification	30/03/2009	
ITALIE	25/04/2007	Notification	14/07/2010	
LETTONIE	25/04/2007	Notification	16/06/2008	
LITUANIE	25/04/2007	Notification	17/11/2008	
LUXEMBOURG	25/04/2007	Notification	05/01/2010	
MALTE	25/04/2007	Notification	16/11/2007	
PAYS-BAS	25/04/2007	Notification	14/07/2008	
POLOGNE	25/04/2007	Notification	08/07/2008	
PORTUGAL	25/04/2007	Notification	06/08/2008	
ROUMANIE	25/04/2007	Notification	31/03/2008	
ROYAUME-UNI	25/04/2007	Notification	15/06/2012	
SLOVAQUIE	25/04/2007	Notification	29/02/2008	
SLOVENIE	25/04/2007	Notification	30/05/2008	
SUEDE	25/04/2007	Notification	15/06/2007	
TCHEQUE REP.	25/04/2007	Notification	11/04/2008	

**Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds,  
en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, en bijlagen,  
gedaan te Brussel op 25 april 2007 en te Washington op 30 april 2007**

Staten/Organisaties	Datum Authentificatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
BULGARIJE	25/04/2007	Kennisgeving	01/04/2009	
België	25/04/2007	Kennisgeving	21/08/2013	
CYPRUS	25/04/2007	Kennisgeving	23/04/2012	
DENEMARKEN	25/04/2007	Kennisgeving	22/11/2011	
DUITSLAND	25/04/2007	Onbepaald		
ESTLAND	25/04/2007	Kennisgeving	26/02/2008	
Europese Gemeenschap	30/04/2007	Onbepaald		
FINLAND	25/04/2007	Kennisgeving	14/04/2008	
FRANKRIJK	25/04/2007	Kennisgeving	07/05/2008	
GRIEKENLAND	25/04/2007	Kennisgeving	19/09/2008	
HONGARIJE	25/04/2007	Kennisgeving	07/06/2007	
IERLAND	25/04/2007	Kennisgeving	30/03/2009	
ITALIE	25/04/2007	Kennisgeving	14/07/2010	
LETLAND	25/04/2007	Kennisgeving	16/06/2008	
LITOUWEN	25/04/2007	Kennisgeving	17/11/2008	
LUXEMBURG	25/04/2007	Kennisgeving	05/01/2010	
MALTA	25/04/2007	Kennisgeving	16/11/2007	
NEDERLAND	25/04/2007	Kennisgeving	14/07/2008	
OOSTENRIJK	25/04/2007	Kennisgeving	27/06/2008	
POLEN	25/04/2007	Kennisgeving	08/07/2008	
PORTUGAL	25/04/2007	Kennisgeving	06/08/2008	
ROEMENIE	25/04/2007	Kennisgeving	31/03/2008	
SLOVAKIJE	25/04/2007	Kennisgeving	29/02/2008	
SLOVENIE	25/04/2007	Kennisgeving	30/05/2008	
SPANJE	25/04/2007	Kennisgeving	09/01/2009	
TSJECH. REP.	25/04/2007	Kennisgeving	11/04/2008	
USA	30/04/2007	Onbepaald		

Staten/Organisaties	Datum Authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
VER. KONINKR.	25/04/2007	Kennisgeving	15/06/2012	
ZWEDEN	25/04/2007	Kennisgeving	15/06/2007	

**SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,  
COMMERCE EXTERIEUR  
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT**

[C – 2013/15089]

**25 FEVRIER 2013. — Loi portant assentiment au Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007 (1) (2)**

ALBERT II, Roi des Belges,  
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

**Article 1<sup>er</sup>.** La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**Art. 2.** Le Protocole, fait à Luxembourg le 24 juin 2010, modifiant l'Accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique, d'une part, et la Communauté européenne et ses Etats membres, d'autre part, signé les 25 et 30 avril 2007, sortira son plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 25 février 2013.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre des Affaires étrangères,  
du Commerce extérieur et des Affaires européennes,  
D. REYNDERS

La Vice-Première Ministre et Ministre de l'Intérieur,  
Mme J. MILQUET

Le Secrétaire d'Etat à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'Intérieur,

M. WATHELET

Vu et scellé du sceau de l'Etat :

La Ministre de la Justice,  
Mme A. TURTELBOOM

Notes

(1) *Session 2011-2012 et 2012-2013.*

Sénat.

*Documents.* — Projet de loi déposé le 11 juillet 2012, n° 5-1708/1. — Rapport, n° 5-1708/2.

*Annales parlementaires.* — Discussion, séance du 8 novembre 2012. — Vote, séance du 8 novembre 2012.

Chambre.

*Documents.* — Projet transmis par le Sénat, n° 53-2492/1. — Rapport fait au nom de la commission 53-2492/2. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 53-2492/3.

*Annales parlementaires.* Discussion, séance du 19 décembre 2012. — Vote, séance du 20 décembre 2012.

(2) Voir le Décret de la Région flamande du 3 mai 2013 (*Moniteur belge* du 31 mai 2013), le Décret de la Région wallonne du 17 janvier 2013 (*Moniteur belge* du 4 février 2013) et l'Ordonnance de la Région Bruxelles-Capitale du 21 décembre 2012 (*Moniteur belge* du 8 février 2013 - Edition 2).

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,  
BUITENLANDSE HANDEL  
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING**

[C – 2013/15089]

**25 FEBRUARI 2013. — Wet houdende instemming met het Protocol, gedaan te Luxemburg op 24 juni 2010, tot wijziging van de Luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007 (1) (2)**

ALBERT II, Koning der Belgen,  
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

**Artikel 1.** Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

**Art. 2.** Het Protocol, gedaan te Luxemburg op 24 juni 2010, tot wijziging van de Luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007, zal volkomen gevolgd hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, op 25 februari 2013.

ALBERT

Van Koningswege :

De Vice-Eerste Minister en Minister van Buitenlandse Zaken,  
Buitenlandse Handel en Europese Zaken,  
D. REYNDERS

De Vice-Eerste Minister en Minister van Binnenlandse Zaken,  
Mevr. J. MILQUET

De Staatssecretaris voor Mobiliteit,  
toegevoegd aan de Minister van Binnenlandse Zaken,  
M. WATHELET

Gezien en met 's Lands zegel gezegd :

De Minister van Justitie,  
Mevr. A. TURTELBOOM

Nota's

(1) *Zitting 2011-2012 en 2012-2013.*

Senaat.

*Documenten.* — Ontwerp van wet ingediend op 11 juli 2012, nr. 5-1708/1. — Verslag, nr. 5-1708/2.

*Parlementaire Handelingen.* — Bespreking, vergadering van 8 november 2012. — Stemming, vergadering van 8 november 2012.

Kamer.

*Documenten.* — Ontwerp overgezonden door de Senaat, nr. 53-2492/1. — Verlag namens de commissie 53-2492/2. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 53-2492/3.

*Parlementaire Handelingen.* — Bespreking, vergadering van 19 december 2012. — Stemming, vergadering van 20 december 2012.

(2) Zie het Decreet van het Vlaamse Gewest van 3 mei 2013 (*Belgisch Staatsblad* 31 mei 2013), het Decreet van het Waalse Gewest van 17 januari 2013 (*Belgisch Staatsblad* van 4 februari 2013) en de Ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 21 december 2012 (*Belgisch Staatsblad* van 8 februari 2013 - Editie 2).