

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^{er}. 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).

PROTOCOLE MODIFIANT L'ACCORD DE TRANSPORT AERIEN ENTRE LES ETATS-UNIS D'AMERIQUE, D'UNE PART, ET LA COMMUNAUTE EUROPEENNE ET SES ETATS MEMBRES, D'AUTRE PART, SIGNE LES 25 ET 30 AVRIL 2007

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

d'une part, et

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA REPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA REPUBLIQUE TCHEQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE,

LA REPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA REPUBLIQUE HELLENIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA REPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA REPUBLIQUE ITALIENNE,

LA REPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA REPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA REPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG,

LA REPUBLIQUE DE HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA REPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA REPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA REPUBLIQUE DE SLOVENIE,

LA REPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA REPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUEDE,

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

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et Etats membres de l'Union européenne (ci-après dénommés "les Etats membres"),

et l'UNION EUROPEENNE,

d'autre part,

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur le cadre établi par 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 (ci-après dénommé "l'accord") pour ouvrir les marchés et maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique;

ACCOMPLISSANT le mandat octroyé par l'article 21 de l'accord pour négocier rapidement la deuxième étape en vue de la réalisation de cet objectif;

RECONNAISSANT que l'Union européenne s'est substituée et a succédé à la Communauté européenne, à la suite de l'entrée en vigueur, le 1^{er} décembre 2009, du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne et qu'à partir de cette date, tous les droits et obligations de la Communauté européenne et toutes les références à celle-ci figurant dans l'accord s'appliquent à l'Union européenne,

PROTOCOL TOT WIJZIGING VAN DE LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST TUSSEN DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA EN DE EUROPESE GEMEENSCHAP EN HAAR LIDSTATEN, ONDERTEKEND OP 25 EN 30 APRIL 2007

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

enerzijds; en

HET KONINKRIJK BELGIE,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

DE REPUBLIEK HONGARIJE,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIE,

DE REPUBLIEK SLOVENIE,

DE SLOWAakse REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

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

partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en lidstaten van de Europese Unie (hierna de "lidstaten" genoemd),

en de EUROPESE UNIE,

anderzijds,

VOORNEMENS voort te bouwen op het kader dat tot stand is gebracht door de luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007 (hierna "de Overeenkomst" genoemd), en met als doel de markttoegang open te stellen en zoveel mogelijk voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan te creëren;

TER VERVULLING van het bij artikel 21 van de Overeenkomst gegeven mandaat om snel te onderhandelen over een tweedefaseovereenkomst die de verwezenlijking van deze doelstelling dichterbij brengt;

ERKENNENDE dat de Europese Unie de Europese Gemeenschap op 1 december 2009 heeft vervangen en opgevolgd ingevolge de inwerkingtreding van het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en dat vanaf die datum alle rechten en plichten van de Europese Gemeenschap en alle verwijzingen naar de Europese Gemeenschap in de Overeenkomst van toepassing zijn op de Europese Unie;

SONT CONVENUS DE MODIFIER L'ACCORD COMME SUIIT :

ARTICLE 1^{er}

Définitions

L'article 1^{er} de l'accord est modifié comme suit :

1. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 2 :
« *2bis* l'expression "décision réglementaire relative à la citoyenneté", le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences de l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son établissement principal;»

2. La nouvelle définition qui suit est insérée après le paragraphe 3 :
« *3bis* l'expression "décision réglementaire relative à la conformité", le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services dans le cadre du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision réglementaire avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, sous réserve des dispositions du point a) ci-dessous;»

ARTICLE 2

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

Un nouvel article *6bis* est inséré après l'article 6, comme suit :

"ARTICLE *6bis*

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation au titre de l'article 4 de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités aéronautiques de l'autre partie reconnaissent toute décision réglementaire relative à la conformité et/ou à la citoyenneté faite par les autorités aéronautiques de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision réglementaire avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, sous réserve des dispositions du point a) ci-dessous :

a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation d'exploitation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités aéronautiques de la partie ayant reçu la demande ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la décision réglementaire prise par les autorités aéronautiques de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 4 du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles doivent participer des représentants des autorités aéronautiques concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte;

b) Le présent article ne s'applique pas aux décisions réglementaires concernant les certificats de sécurité ou les licences, les dispositions en matière de sûreté ou la couverture d'assurance.

2. Chaque partie informe l'autre, si possible à l'avance ou, à défaut, dès que possible, par l'intermédiaire du comité mixte, de toute modification importante des critères qu'elle applique pour l'élaboration des décisions réglementaires visées au paragraphe 1^{er} ci-dessus. Si la partie informée demande la tenue de consultations sur ces modifications, lesdites consultations sont organisées au sein du comité mixte dans les 30 jours suivant la demande, à moins que les parties n'en conviennent autrement. Si, à la suite de ces consultations, la partie informée estime que les critères modifiés par l'autre partie ne satisfont pas à la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires, elle peut informer l'autre partie de la suspension du paragraphe 1. La partie informée peut lever cette suspension à tout moment. Le comité mixte en est informé. »

ZIJN OVEREENGEKOMEN DE OVEREENKOMST ALS VOLGT TE WIJZIGEN :

ARTIKEL 1

Definities

Artikel 1 van de Overeenkomst wordt als volgt gewijzigd :

1. Na lid 2 wordt de volgende nieuwe definitie ingevoegd :
« *2bis* "Vaststelling van nationaliteit", de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt diensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 4 inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;»

2. Na lid 3 wordt de volgende nieuwe definitie ingevoegd :
« *3bis* "Vaststelling van deugdelijkheid", de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt diensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst over voldoende financiële middelen en passende managementdeskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren en bereid is de wetten, regels en eisen betreffende de exploitatie van dergelijke diensten na te leven;»

ARTIKEL 2

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

Na artikel 6 wordt een nieuw artikel *6bis* ingevoegd, dat als volgt luidt :

"ARTIKEL *6bis*

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

1. Na ontvangst van een aanvraag van een exploitatievergunning, overeenkomstig artikel 4, van een luchtvaartmaatschappij van de ene partij, erkennen de luchtvaartautoriteiten van de andere partij alle vaststellingen inzake deugdelijkheid en/of nationaliteit die door de luchtvaartautoriteiten van de eerste partij met betrekking tot die luchtvaartmaatschappij zijn gedaan alsof deze vaststellingen door hun eigen luchtvaartautoriteiten waren gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald onder a) hieronder :

a) indien, na ontvangst van een aanvraag van een exploitatievergunning door een luchtvaartmaatschappij, of na de afgifte van een dergelijke vergunning, de luchtvaartautoriteiten van de ontvangende partij specifieke vermoedens hebben dat, ondanks de vaststellingen van de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, de in artikel 4 van deze Overeenkomst voorgeschreven voorwaarden voor de afgifte van passende vergunningen of toelatingen niet zijn nageleefd, stellen zij die autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor hun bezorgdheid. In dat geval mag elke partij verzoeken om overleg, waarbij ook vertegenwoordigers van de desbetreffende luchtvaartautoriteiten moeten worden betrokken en/of om aanvullende informatie over deze bezorgdheid; op dergelijke verzoeken moet zo snel mogelijk worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het Gemengd Comité;

b) dit artikel is niet van toepassing op vaststellingen met betrekking tot veiligheidscertificaten of Blicenties, beveiligingsregelingen of verzekeringsdekking.

2. Elke partij stelt de andere, voor zover mogelijk van tevoren en anders zo snel mogelijk achteraf, via het Gemengd Comité in kennis van wezenlijke wijzigingen in de criteria die zij toepast bij het doen van de in lid 1 vermelde vaststellingen. Als de ontvangende partij overleg vraagt over een dergelijke wijziging, vindt dit overleg binnen 30 dagen na het verzoek plaats in het Gemengd Comité, tenzij de partijen anders overeenkomen. Als de ontvangende partij na dergelijk overleg van oordeel is dat de gewijzigde criteria van de andere partij niet volstaan voor de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen, kan de ontvangende partij de andere partij meedelen dat lid 1 wordt opgeschort. Deze opschorting kan op elk ogenblik door de ontvangende partij worden opgeheven. Het Gemengd Comité wordt daarvan in kennis gesteld. »

ARTICLE 3

Environnement

L'article 15 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant :

"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, les coûts et les avantages de mesures destinées à protéger l'environnement devant être soigneusement pesés, tout en favorisant conjointement, le cas échéant, des solutions globales efficaces. En conséquence, les parties entendent collaborer pour limiter ou réduire, de façon économiquement raisonnable, les incidences de l'aviation internationale sur l'environnement.

2. Lorsqu'une partie examine des projets de mesures de protection de l'environnement à l'échelon régional, national ou local, 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. A la demande d'une des parties, l'autre partie fournit une description de cette évaluation et des dispositions d'atténuation.

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. Les parties réitèrent l'engagement des Etats membres et des Etats-Unis à appliquer le principe de l'approche équilibrée.

5. Les dispositions suivantes s'appliquent à l'imposition de nouvelles restrictions d'exploitation obligatoires fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements d'avions à réaction subsoniques civils par année calendaire :

a) Les autorités responsables des parties permettent la prise en compte de l'avis des parties intéressées dans le processus décisionnel.

b) L'introduction de toute nouvelle restriction d'exploitation est communiquée à l'autre partie au minimum 150 jours avant son entrée en vigueur. A sa demande, l'autre partie a le droit d'obtenir sans délai un rapport écrit expliquant les raisons de l'introduction de la restriction, l'objectif environnemental assigné à l'aéroport et les mesures qui ont été envisagées pour atteindre cet objectif. Ce rapport contient l'évaluation des coûts et avantages probables des différentes mesures envisagées.

c) Les restrictions d'exploitation sont i) non discriminatoires, ii) pas plus restrictives que nécessaire pour atteindre l'objectif environnemental assigné à l'aéroport concerné et iii) non arbitraires.

6. Les parties avalisent et encouragent l'échange d'informations et le dialogue régulier entre experts, notamment par les canaux de communication existants, afin d'approfondir la coopération, conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, pour traiter de l'impact de l'aviation internationale sur l'environnement et des mesures d'atténuation, à savoir notamment :

a) la recherche et le développement de technologies aéronautiques respectueuses de l'environnement;

b) l'amélioration de la connaissance scientifique des effets des émissions du transport aérien afin de mieux informer les décideurs politiques;

c) l'innovation dans la gestion du trafic aérien en vue de réduire l'impact environnemental de l'aviation;

d) la recherche et le développement de carburants alternatifs durables pour l'aviation; et

e) l'échange de vues sur des questions et des options dans les forums internationaux consacrés aux incidences environnementales de l'aviation, ainsi que, le cas échéant, la coordination des points de vue.

7. A la demande des parties, le comité mixte, assisté d'experts, veille à élaborer des recommandations sur les questions de chevauchements éventuels et de cohérence entre les mesures fondées sur le marché

ARTIKEL 3

Milieu

Artikel 15 van de Overeenkomst wordt volledig geschrapt en vervangen door :

"ARTIKEL 15

Milieu

1. De partijen erkennen dat het belangrijk is het milieu te beschermen bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid, waarbij de kosten en baten van milieubeschermingsmaatregelen zorgvuldig tegen elkaar moeten worden afgewogen en, waar nodig, samen moet worden gestreefd naar effectieve mondiale oplossingen. De partijen zijn voornemens samen te werken om, op economisch redelijke wijze, het effect van de internationale luchtvaart op het milieu te beperken of terug te dringen.

2. Wanneer een partij voorgestelde milieumaatregelen overweegt op regionaal, nationaal of lokaal niveau, dient zij de mogelijke nadelige gevolgen daarvan voor de uitoefening van de in deze Overeenkomst vervatte rechten te evalueren, en indien bedoelde maatregelen worden aangenomen, passende stappen te ondernemen om dergelijke nadelige gevolgen te verzachten. Op verzoek van een partij geeft de andere partij een beschrijving van deze evaluatie en van de verzachtende maatregelen.

3. Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie in de bijlagen bij het Verdrag vastgestelde milieunormen voor de luchtvaart worden gevolgd, tenzij mededeling is gedaan van verschillen. De partijen passen milieumaatregelen toe die van invloed zijn op de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten overeenkomstig artikel 2 en artikel 3, lid 4, van deze Overeenkomst.

4. De partijen bevestigen nogmaals de verbintenis van de lidstaten en de Verenigde Staten van Amerika om het beginsel van de evenwichtige benadering toe te passen.

5. De volgende bepalingen zijn van toepassing met betrekking tot het opleggen van nieuwe verplichte geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens met meer dan 50 000 bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen per kalenderjaar :

a) De bevoegde autoriteiten van een partij voorzien in de mogelijkheid om tijdens het besluitvormingsproces rekening te houden met de standpunten van belanghebbende partijen.

b) Minstens 150 dagen vóór de inwerkingtreding van een nieuwe exploitatiebeperking wordt de andere partij daarvan in kennis gesteld. Op verzoek van die andere partij wordt haar onverwijld een schriftelijk verslag verstrekt waarin wordt uitgelegd waarom de exploitatiebeperking wordt opgelegd, welke milieudoelstellingen zijn vastgesteld voor de luchthaven en welke maatregelen in overweging zijn genomen om die doelstellingen te verwezenlijken. Het verslag bevat ook een beoordeling van de kosten en baten die waarschijnlijk verbonden zijn aan de diverse maatregelen die in overweging zijn genomen.

c) Exploitatiebeperkingen mogen (i) niet discriminerend, (ii) niet restrictiever dan nodig is om de voor een specifieke luchthaven vastgestelde milieudoelstellingen te verwezenlijken, en (iii) niet arbitrair zijn.

6. De partijen onderschrijven en stimuleren de uitwisseling van informatie en regelmatig overleg tussen deskundigen, met name via bestaande communicatiekanalen, teneinde, overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels, beter samen te werken bij het aanpakken van het milieueffect van de internationale luchtvaart en het vaststellen van verzachtende maatregelen, zoals :

a) onderzoek naar en ontwikkeling van milieuvriendelijke luchtvaarttechnologie;

b) verbetering van de wetenschappelijke kennis omtrent het effect van luchtvaartemissies, teneinde beter geïnformeerde beleidsbeslissingen te kunnen nemen;

c) innovaties op het gebied van luchtverkeersbeheer, teneinde het milieueffect van de luchtvaart te beperken;

d) onderzoek naar en ontwikkeling van duurzame alternatieve brandstoffen voor de luchtvaart; en

e) uitwisseling van standpunten over kwesties en opties op internationale fora inzake het milieueffect van de luchtvaart, inclusief het in overeenstemming brengen van standpunten, voor zover van toepassing.

7. Indien de partijen dit vragen, ontwikkelt het Gemengd Comité, bijgestaan door deskundigen, beleidsaanbevelingen met betrekking tot de mogelijke overlapping van en samenhang tussen marktgebaseerde

qu'appliquent les parties concernant les émissions du transport aérien, afin d'éviter l'inutile multiplication des mesures et des coûts et de réduire dans toute la mesure du possible la charge administrative qui pèse sur les compagnies aériennes. La mise en œuvre de ces recommandations est soumise à une ratification ou approbation interne, selon la demande de chaque partie.

8. Si une partie estime qu'une question liée à la protection de l'environnement dans le contexte de l'aviation, et notamment les nouvelles mesures proposées, 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. »

ARTICLE 4

Dimension sociale

Un nouvel article 17*bis* est inséré après l'article 17, comme suit :

"ARTICLE 17*bis*

Dimension sociale

1. Les parties reconnaissent l'importance de la dimension sociale de l'accord et les avantages qui découlent de l'application de normes du travail élevées à des marchés ouverts. Les opportunités créées par l'accord ne sont pas destinées à affaiblir les normes du travail ni les droits et principes sociaux contenus dans les législations respectives des parties.

2. Les principes énoncés au paragraphe 1^{er} doivent guider les parties lorsqu'elles mettent en œuvre l'accord, notamment par la prise en compte régulière, par le comité mixte, conformément à l'article 18, des conséquences sociales de l'accord, et par l'élaboration de réponses appropriées aux préoccupations légitimes. »

ARTICLE 5

Comité mixte

Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 18 de l'accord sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants :

« 3. Le comité mixte examine, le cas échéant, 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. Le comité mixte prend également en compte, en permanence, les questions ou les propositions isolées dont l'une ou l'autre partie estime qu'elles affectent ou peuvent affecter l'exploitation dans le cadre de l'accord, telles que des exigences réglementaires contradictoires.

4. Le comité mixte développe également la coopération :

a) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans l'accord, voire en recommandant d'éventuelles modifications de ce dernier;

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

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

e) en élaborant, à la demande des parties, des dispositions pour la reconnaissance réciproque des décisions réglementaires;

f) en encourageant la coopération entre les autorités respectives des parties dans leurs démarches visant à développer leurs systèmes respectifs de gestion du trafic aérien en vue d'optimiser leur interopérabilité et leur compatibilité, à en réduire les coûts et à en améliorer leur sécurité, leur capacité et leurs performances en termes d'environnement;

g) en encourageant l'élaboration de propositions de projets et initiatives communs dans le domaine de la sécurité aérienne, notamment avec des pays tiers;

h) en encourageant une coopération étroite et continue entre les autorités compétentes de sûreté aérienne des parties, et notamment les initiatives de développement de procédures de sûreté qui facilitent le flux des passagers et des marchandises sans compromettre la sûreté;

maatregelen inzake luchtvaartemissies die door de partijen worden toegepast, teneinde duplicatie van maatregelen en kosten te vermijden en de administratieve rompslomp voor luchtvaartmaatschappijen zoveel mogelijk te beperken. De tenuitvoerlegging van dergelijke aanbevelingen moet door de partijen worden goedgekeurd en geratificeerd, overeenkomstig hun interne voorschriften.

8. Indien een Partij van mening is dat een zaak met betrekking tot milieubescherming in de luchtvaartsector, inclusief voorgestelde nieuwe maatregelen, bezwaarlijk is voor de toepassing of tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst, kan zij vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité, overeenkomstig het bepaalde in artikel 18, om de kwestie te bespreken en passende antwoorden te formuleren voor terecht bevonden bezwaren. »

ARTIKEL 4

Sociale dimensie

Na artikel 17 wordt een nieuw artikel 17*bis* ingevoegd, dat als volgt luidt :

"ARTIKEL 17*bis*

Sociale dimensie

1. De partijen erkennen het belang van de sociale dimensie van de Overeenkomst en de voordelen die ontstaan wanneer open markten gepaard gaan met goede arbeidsomstandigheden. De kansen die door de Overeenkomst worden gecreëerd, hebben niet tot doel de arbeidsomstandigheden of de arbeidsgerelateerde rechten en beginselen in de wetgeving van de partijen te ondermijnen.

2. Bij de tenuitvoerlegging van de Overeenkomst laten de partijen zich leiden door de beginselen van lid 1; zo plegen zij in het Gemengd Comité regelmatig overleg, overeenkomstig artikel 18, over de sociale gevolgen van de Overeenkomst en de ontwikkeling van passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren. »

ARTIKEL 5

Het Gemengd Comité

Artikel 18, leden 3, 4 en 5, van de Overeenkomst worden volledig geschrapt en vervangen door :

« 3. Het Gemengd Comité toetst, voor zover van toepassing, de gehele uitvoering van de Overeenkomst, onder meer het effect van beperkingen van de luchtvaartinfrastructuur op de uitoefening van de in artikel 3 vastgestelde rechten, het effect van de krachtens artikel 9 genomen beveiligingsmaatregelen, het effect op de mededingingsvoorwaarden, onder meer op het gebied van geautomatiseerde boekings-systemen (CRS), en de sociale gevolgen van de uitvoering van de Overeenkomst. Het Gemengd Comité bekijkt ook permanent door elke partij vastgestelde individuele kwesties of voorstellen die de activiteiten in het kader van de Overeenkomst in het gedrang brengen, zoals conflicterende regelgeving.

4. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door :

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

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

c) 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;

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

e) op verzoek van de partijen regelingen op te stellen voor de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen;

f) de respectieve autoriteiten van de partijen aan te moedigen om samen inspanningen te leveren om hun luchtverkeerssystemen te ontwikkelen, teneinde de interoperabiliteit en compatibiliteit van die systemen te optimaliseren, de kosten ervan te beperken en de veiligheid, capaciteit en milieuprestaties ervan te vergroten;

g) de opstelling te bevorderen van voorstellen voor gezamenlijke projecten en initiatieven op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart, ook met derde landen;

h) aan te zetten tot permanente hechte samenwerking tussen de desbetreffende luchtvaartbeveiligingsautoriteiten van de partijen, zoals initiatieven ter ontwikkeling van beveiligingsprocedures die de passagiers- en goederenfacilitering verbeteren zonder de beveiliging in het gedrang te brengen;

i) en examinant si les dispositions législatives et réglementaires et les pratiques respectives des parties dans les domaines couverts par l'annexe 9 (Facilitation) de la convention peuvent affecter l'exercice des droits prévus par le présent accord;

j) 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;

k) 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; et

l) en prenant par consensus les décisions visées à l'article 1^{er}, 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 envisage, le cas échéant, les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de nouveaux pays tiers au présent accord. »

ARTICLE 6

Extension des possibilités

L'article 21 de l'accord est supprimé et remplacé par l'article suivant :

"ARTICLE 21

Extension des possibilités

1. Les parties s'engagent à poursuivre l'objectif commun consistant à continuer de lever les obstacles à l'accès aux marchés afin de maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations des deux côtés de l'Atlantique, notamment en facilitant l'accès de leurs transporteurs aériens aux marchés mondiaux de capitaux 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.

2. Conformément à l'objectif commun visé au paragraphe 1^{er} et au mandat qui lui est conféré par l'article 18, consistant à surveiller la mise en œuvre du présent accord, le comité mixte examine chaque année l'évolution de la situation, notamment en ce qui concerne les modifications législatives visées au présent article. Le comité mixte élabore des modalités de coopération dans ce domaine et fait des recommandations aux parties. L'Union européenne et ses Etats membres autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les Etats-Unis ou leurs ressortissants, sur une base de réciprocité, pour autant que le comité mixte confirme que les dispositions législatives et réglementaires des Etats-Unis autorisent la détention d'une participation majoritaire dans leurs transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par les Etats membres ou leurs ressortissants.

3. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie autorisent la détention d'une participation majoritaire dans ses transporteurs aériens et le contrôle effectif de ceux-ci par l'autre partie ou ses ressortissants :

a) la section 3 de l'annexe 1 de l'accord cesse de s'appliquer;

b) les transporteurs aériens des Etats-Unis ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points de l'Union européenne et ses Etats membres et de cinq pays, sans desservir de point sur le territoire des Etats-Unis. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et

c) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord ("Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers") cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les Etats-Unis ou leurs ressortissants.

i) na te gaan of de respectieve wetten, regels en praktijken van de partijen op de gebieden die onder bijlage 9 van het verdrag vallen (Facilitering) gevolgen kunnen hebben voor de uitoefening van rechten in het kader van deze Overeenkomst;

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

k) waar nodig overleg te stimuleren over 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; en

l) 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, voor zover van toepassing, de voorwaarden en procedures uitwerken, met inbegrip van noodzakelijke wijzigingen van deze Overeenkomst, waaraan derde landen moeten voldoen om tot de Overeenkomst te kunnen toetreden. »

ARTIKEL 6

Verdere uitbreiding van mogelijkheden

Artikel 21 wordt volledig geschrapt en vervangen door :

"ARTIKEL 21

Verdere uitbreiding van mogelijkheden

1. De partijen verbinden zich tot dezelfde doelstellingen, namelijk belemmeringen voor de markttoegang uit de weg blijven ruimen om de voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen aan beide zijden van de Atlantische Oceaan te optimaliseren, de toegang van hun luchtvaartmaatschappijen tot mondiale kapitaalmarkten verbeteren, teneinde beter de realiteit van een mondiale luchtvaartindustrie te weerspiegelen, het trans-Atlantische luchtvervoersysteem versterken en een kader vaststellen dat andere landen aanmoedigt hun eigen markten voor luchtvaartdiensten open te stellen.

2. Overeenkomstig de in lid 1 vermelde gedeelde doelstellingen zal het Gemengd Comité, teneinde zijn taken uit hoofde van artikel 18, namelijk toezicht houden op de tenuitvoerlegging van deze Overeenkomst, te vervullen, jaarlijks de ontwikkelingen opnieuw bekijken, inclusief de voortgang op weg naar de in dit artikel vermelde wijzigingen van wetgeving. Het Gemengd Comité zal in dit opzicht een proces van samenwerking tot stand brengen en passende aanbevelingen uitbrengen aan de partijen. De Europese Unie en haar lidstaten staan, op basis van wederkerigheid, toe dat de Verenigde Staten of hun onderdanen meerderheidseigenaar worden van EU-luchtvaartmaatschappijen of er de feitelijke zeggenschap over verwerven, voor zover het Gemengd Comité bevestigt dat de wetten en regels van de Verenigde Staten toestaan dat de lidstaten of hun onderdanen meerderheidseigenaar worden van VS-luchtvaartmaatschappijen of er de feitelijke zeggenschap over verwerven.

3. Voor zover het Gemengd Comité, overeenkomstig artikel 18, lid 6, schriftelijk bevestigt dat de wetten en regels van elke partij toestaan dat de andere partij of haar onderdanen meerderheidseigenaar wordt van haar luchtvaartmaatschappijen of er de feitelijke zeggenschap over verwerft :

a) is bijlage 1, deel 3, van de Overeenkomst niet langer van toepassing;

b) hebben luchtvaartmaatschappijen uit de Verenigde Staten het recht gecombineerde geregelde passagiersdiensten aan te bieden tussen punten in de Europese Unie en haar lidstaten en vijf landen, zonder een punt op het grondgebied van de Verenigde Staten te bedienen. Binnen een jaar na de ondertekening van het Protocol stelt het Gemengd Comité vast om welke landen het gaat. Het Gemengd Comité kan deze lijst van landen wijzigen of het aantal landen verhogen; en

c) is bijlage 4, artikel 2, van de Overeenkomst ("Eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen") niet langer van toepassing en wordt in de plaats daarvan bijlage 6 van de Overeenkomst van toepassing, voor wat betreft luchtvaartmaatschappijen van derde landen die eigendom zijn van of onder zeggenschap staan van de Verenigde Staten of hun onderdanen.

4. Dès que le comité mixte confirme par écrit, conformément à l'article 18, paragraphe 6, que les dispositions législatives et réglementaires de l'Union européenne et de ses Etats membres concernant l'imposition de restrictions d'exploitation fondées sur le bruit dans les aéroports comptant plus de 50 000 mouvements annuels d'avions à réaction subsoniques civils octroient à la Commission européenne le pouvoir d'évaluer le processus avant l'imposition de ces mesures et d'engager l'action judiciaire appropriée à l'encontre des mesures en question avant leur imposition, si les procédures appropriées n'ont pas été respectées conformément aux obligations applicables :

a) les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit d'exploiter des services mixtes réguliers entre des points des Etats-Unis et de cinq autres pays, sans desservir de point sur le territoire de l'Union européenne et de ses Etats membres. Le comité mixte dresse la liste de ces pays au plus tard un an après la signature du présent protocole. Le comité mixte peut modifier cette liste ou y ajouter des pays; et

b) les dispositions de l'article 2 de l'annexe 4 de l'accord ("Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un Etat tiers") cessent de s'appliquer et les dispositions de l'annexe 6 de l'accord prennent effet en ce qui concerne les transporteurs aériens de pays tiers détenus et contrôlés par les Etats membres ou leurs ressortissants.

5. Dès que le comité mixte confirme par écrit qu'une des parties a rempli les conditions visées aux paragraphes 3 et 4 applicables à cette partie, celle-ci peut demander la tenue de consultations à haut niveau concernant la mise en œuvre du présent article. Ces consultations commencent au plus tard 60 jours après la signification de la demande, sauf si les parties en décident autrement. Les parties mettent tout en œuvre pour régler les problèmes faisant l'objet de la consultation. Si la partie ayant demandé les consultations n'est pas satisfaite du résultat de celles-ci, elle peut notifier par écrit, par la voie diplomatique, sa décision de ne pas autoriser de transporteur aérien de l'autre partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre du présent accord. Toute décision de cette nature prend effet 60 jours après sa notification. Pendant cette période, l'autre partie peut décider de ne pas autoriser de transporteur aérien de la première partie à exploiter de nouvelles fréquences ou à entrer sur de nouveaux marchés dans le cadre de l'accord. Cette décision prend effet le même jour que la décision de la première partie. Toute décision de cette nature peut être levée moyennant l'accord des parties, confirmé par écrit par le comité mixte. »

ARTICLE 7

Services de transport achetés par le gouvernement des Etats-Unis

L'annexe 3 de l'accord est supprimée et remplacée par le texte suivant :

"Annexe 3

Concernant les services de transport
achetés par le gouvernement des Etats-Unis

Les transporteurs aériens de l'Union européenne ont le droit de transporter des passagers et des marchandises sur des vols réguliers et affrétés pour lesquels un service, une agence ou un organe civil officiel du gouvernement des Etats-Unis :

1) obtient le service de transport pour lui-même ou dans le cadre d'un accord prévoyant que le paiement est effectué par le gouvernement ou à partir de fonds mis à disposition du gouvernement; 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,

si le transport est effectué :

a) entre un point situé aux Etats-Unis et un point situé en dehors des Etats-Unis, pour autant que ce transport soit autorisé par l'article 3, paragraphe 1^{er}, point c), sauf - en ce qui concerne les passagers pouvant bénéficier d'un tarif contractuel "paire de villes" - entre les points pour lesquels il existe un tarif contractuel "paire de villes"; ou

b) entre deux points situés en dehors des Etats-Unis.

La présente annexe 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. »

4. Voor zover het Gemengd Comité, overeenkomstig artikel 18, lid 6, schriftelijk bevestigt dat in de wetten en regels van de Europese Unie en haar lidstaten met betrekking tot het opleggen van geluidsgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens met meer dan 50 000 bewegingen van civiele subsonische straalvliegtuigen per jaar is bepaald dat de Europese Commissie bevoegd is om het proces dat voorafgaat aan het opleggen van dergelijke maatregelen onder de loep te nemen en, als zij er niet van overtuigd is dat passende procedures zijn gevolgd overeenkomstig de toepasselijke verplichtingen, om vóór het opleggen van dergelijke maatregelen passende juridische stappen te ondernemen met betrekking tot de maatregelen in kwestie :

a) hebben luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie het recht gecombineerde geregelde passagiersdiensten aan te bieden tussen punten in de Verenigde Staten en vijf andere landen, zonder een punt op het grondgebied van de Europese Unie en haar lidstaten te bedienen. Binnen een jaar na de ondertekening van het Protocol stelt het Gemengd Comité vast om welke landen het gaat. Het Gemengd Comité kan deze lijst van landen wijzigen of het aantal landen verhogen; en

b) is bijlage 4, artikel 2, van de Overeenkomst ("Eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen") niet langer van toepassing en wordt in de plaats daarvan bijlage 6 van de Overeenkomst van toepassing, voor wat betreft luchtvaartmaatschappijen van derde landen die eigendom zijn of onder zeggenschap staan van de lidstaten of hun onderdanen.

5. Na schriftelijke bevestiging door het Gemengd Comité dat een partij voldoet aan de voorwaarden van leden 3 en 4 die van toepassing zijn op die partij, mag die partij verzoeken om overleg op hoog niveau over de tenuitvoerlegging van dit artikel. Dergelijk overleg begint binnen 60 dagen na de datum waarop het verzoek is ingediend, tenzij anders overeengekomen door de partijen. De partijen doen alle nodige inspanningen om een oplossing te vinden voor de kwesties waarover overleg wordt gepleegd. Als de partij die om overleg heeft gevraagd, ontevreden is met het resultaat van het overleg, mag die partij via diplomatieke kanalen schriftelijk kennis geven van haar besluit dat geen enkele luchtvaartmaatschappij van de andere partij extra frequenties mag exploiteren of nieuwe markten mag aanboren in het kader van deze Overeenkomst. Een dergelijk besluit wordt 60 dagen na de kennisgeving van kracht. In die periode mag de andere partij besluiten dat geen enkele luchtvaartmaatschappij van de eerste partij extra frequenties mag exploiteren of nieuwe markten mag aanboren in het kader van de Overeenkomst. Een dergelijk besluit wordt van kracht op dezelfde dag als het besluit van de eerste partij. De partijen kunnen overeenkomen een dergelijk besluit op te heffen; dit moet schriftelijk worden meegedeeld aan het Gemengd Comité. »

ARTIKEL 7

Door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer

Bijlage 3 bij de Overeenkomst wordt volledig geschrapt en vervangen door :

"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 instrument van de VS-regering :

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 andere organisatie,

en dat vervoer plaatsvindt :

a) tussen een punt in de Verenigde Staten en een punt buiten de Verenigde Staten, voor zover voor dergelijk vervoer toestemming is verleend in het kader van artikel 3, lid 1, onder c), behalve B uitsluitend wat passagiers betreft B wanneer het gaat om punten waartussen op stedenpaarbasis een tariefovereenkomst geldt; of

b) tussen twee punten buiten de Verenigde Staten.

Deze bijlage is niet van toepassing op vervoer dat wordt verkregen of gefinancierd door de minister van Defensie of de secretaris-generaal van een militair departement. »

ARTICLE 8

Annexes

Le texte de l'appendice au présent protocole constitue l'annexe 6 de l'accord.

ARTICLE 9

Application provisoire

1. Dans l'attente de son entrée en vigueur, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent protocole, dans la mesure permise par la législation nationale applicable, à partir de la date de signature.

2. Chaque partie peut à tout moment notifier à l'autre partie, par écrit et par la voie diplomatique, sa décision de ne plus appliquer le présent protocole. Dans ce cas, l'application du présent protocole prend fin à minuit (temps universel) à la fin de la saison IATA (Association internationale des transporteurs aériens) 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 cette période. Si l'application provisoire de l'accord cesse conformément à l'article 25, paragraphe 2, de l'accord, l'application provisoire du présent protocole cesse simultanément.

ARTICLE 10

Entrée en vigueur

Le présent protocole entre en vigueur à la plus tardive des deux dates suivantes :

1. la date d'entrée en vigueur de l'accord,
2. 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 du présent protocole ont été menées à bien.

Aux fins de cet échange de notes diplomatiques, les notes diplomatiques communiquées à ou par l'Union européenne et ses États membres sont remises, selon le cas, à ou par l'Union européenne. La ou les notes diplomatiques de l'Union européenne et de ses États membres contiennent des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent protocole ont été menées à bien.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Appendice au Protocole

ANNEXE 6

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 États-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 États-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 États membres, de ressortissants dudit ou desdits États membres, ou des deux à la fois.

3. 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 que le contrôle effectif de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois, pour autant que le pays tiers en question entretienne de bonnes relations de coopération en matière de services aériens avec les deux parties.

ARTIKEL 8

Bijlagen

De tekst van het aanhangsel aan dit Protocol wordt als bijlage 6 aan de Overeenkomst gehecht.

ARTIKEL 9

Voorlopige toepassing

1. De partijen zijn overeengekomen dit Protocol vanaf de datum van ondertekening voorlopig toe te passen, in afwachting van de inwerkingtreding ervan, voor zover dit is toegestaan uit hoofde van de toepasselijke nationale wetgeving.

2. Elke partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft het Protocol niet langer toe te passen. In dat geval eindigt de toepassing van dit Protocol om middernacht GMT aan het einde van het verkeersseizoen van de Internationale Luchtvaartorganisatie (IATA) dat lopende is een jaar na de datum van de schriftelijke mededeling, tenzij deze mededeling in onderlinge overeenstemming tussen de partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn verstreken is. In het geval dat de voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt stopgezet overeenkomstig artikel 25, lid 2, van de Overeenkomst, wordt tegelijk ook de voorlopige toepassing van dit Protocol stopgezet.

ARTIKEL 10

Inwerkingtreding

Dit Protocol wordt van kracht op de laatste van de hierna genoemde data :

1. de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst, of
2. 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 dit Protocol noodzakelijke procedures zijn voltooid.

De in dit artikel bedoelde diplomatieke nota's aan of door de Europese Unie en haar lidstaten worden, naar gelang van het geval, afgegeven aan of door de Europese Unie. De diplomatieke nota of nota's van de Europese Unie en haar lidstaten bevatten mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van dit Protocol vereiste procedures zijn voltooid.

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

Aanhangsel aan het Protocol

BIJLAGE 6

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 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. Geen enkele partij oefent rechten uit waarover zij beschikt op grond van overeenkomsten inzake luchtdiensten met een derde land, om ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen van dat derde land machtigingen of vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken omdat de feitelijke zeggenschap over die maatschappij bij de andere partij, haar onderdanen, of bij beide berust, voor zover het derde land in kwestie in het verleden blijkt heeft gegeven van samenwerking met beide partijen op het gebied van luchtdiensten.

4. Le comité mixte tient l'inventaire des pays tiers considérés par les deux parties comme entretenant de bonnes relations de coopération en matière de services aériens.

Déclaration commune

Les représentants des Etats-Unis et de l'Union européenne et de ses Etats membres ont confirmé que le protocole modifiant l'accord de transport aérien entre les Etats-Unis d'Amérique et la Communauté européenne et ses Etats membres, paraphé à Bruxelles le 25 mars 2010, 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 du protocole.

Pour les Etats-Unis :
John Byerly (signé)

Pour l'Union européenne et ses Etats membres :
Daniel Calleja (signé)

25 mars 2010.

4. Het Gemengd Comité houdt een inventaris bij van derde landen die, volgens beide partijen, in het verleden blijk hebben gegeven van samenwerking met de partijen op het gebied van luchtdiensten.

Gezamenlijke verklaring

De vertegenwoordigers van de Verenigde Staten en de Europese Unie en haar lidstaten hebben bevestigd dat het Protocol tot wijziging van de luchtvervoerovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, dat op 25 maart 2010 te Brussel is geparafeerd, authentiek moet worden verklaard in andere talen, ofwel vóór de ondertekening van het Protocol door een uitwisseling van brieven, ofwel na de ondertekening van het Protocol door een besluit van het Gemengd Comité.

Deze gezamenlijke verklaring vormt een integrerend deel van het Protocol.

Voor de Verenigde Staten :
John Byerly (ondertekend)

Voor de Europese Unie en haar lidstaten :
Daniel Calleja (ondertekend)

25 maart 2010.

**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**

Etats/Organisations	Date Authentification	Type de consentement	Date Consentement	Entrée Vigueur locale
ALLEMAGNE	24/06/2010	Indéterminé		
AUTRICHE	24/06/2010	Indéterminé		
BELGIQUE	24/06/2010	Notification	21/08/2013	
BULGARIE	24/06/2010	Notification	22/02/2011	
DANEMARK	24/06/2010	Notification	22/11/2011	
ESPAGNE	24/06/2010	Notification	16/05/2011	
ESTONIE	24/06/2010	Notification	18/10/2010	
ETATS-UNIS	24/06/2010	Indéterminé		
FINLANDE	24/06/2010	Indéterminé		
FRANCE	24/06/2010	Indéterminé		
GRECE	24/06/2010	Notification	12/06/2013	
HONGRIE	24/06/2010	Indéterminé		
IRLANDE	24/06/2010	Notification	30/03/2011	
ITALIE	24/06/2010	Indéterminé		
LETTONIE	24/06/2010	Notification	28/02/2011	
LITUANIE	24/06/2010	Indéterminé		
LUXEMBOURG	24/06/2010	Notification	05/05/2011	
MALTE	24/06/2010	Indéterminé		
PAYS-BAS	24/06/2010	Notification	19/12/2011	
POLOGNE	24/06/2010	Notification	22/08/2013	
PORTUGAL	24/06/2010	Notification	21/12/2011	
ROUMANIE	24/06/2010	Indéterminé		
ROYAUME-UNI	24/06/2010	Notification	15/06/2012	
SLOVAQUIE	24/06/2010	Notification	30/10/2012	
SLOVENIE	24/06/2010	Notification	09/08/2013	
SUEDE	24/06/2010	Notification	13/10/2010	
TCHEQUE REP.	24/06/2010	Notification	26/04/2011	
Union Européenne	24/06/2010	Indéterminé		
CHYPRE	24/06/2010	Indéterminé		

**Protocol, gedaan te Luxemburg op 24 juni 2010,
tot wijziging van de Luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika
en de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, ondertekend op 25 en 30 april 2007**

Staten/Organisaties	Datum Authenticatie	Type instemming	Datum instemming	Datum interne inwerkingtreding
BULGARIJE	24/06/2010	Kennisgeving	22/02/2011	
België	24/06/2010	Kennisgeving	21/08/2013	
DENEMARKEN	24/06/2010	Kennisgeving	22/11/2011	
DUITSLAND	24/06/2010	Onbepaald		
ESTLAND	24/06/2010	Kennisgeving	18/10/2010	
Europese Unie	24/06/2010	Onbepaald		
FINLAND	24/06/2010	Onbepaald		
FRANKRIJK	24/06/2010	Onbepaald		
GRIEKENLAND	24/06/2010	Kennisgeving	12/06/2013	
HONGARIJE	24/06/2010	Onbepaald		
IERLAND	24/06/2010	Kennisgeving	30/03/2011	
ITALIE	24/06/2010	Onbepaald		
LETLAND	24/06/2010	Kennisgeving	28/02/2011	
LITOUWEN	24/06/2010	Onbepaald		
LUXEMBURG	24/06/2010	Kennisgeving	05/05/2011	
MALTA	24/06/2010	Onbepaald		
NEDERLAND	24/06/2010	Kennisgeving	19/12/2011	
OOSTENRIJK	24/06/2010	Onbepaald		
POLEN	24/06/2010	Kennisgeving	22/08/2013	
PORTUGAL	24/06/2010	Kennisgeving	21/12/2011	
ROEMENIE	24/06/2010	Onbepaald		
SLOVAKIJE	24/06/2010	Kennisgeving	30/10/2012	
SLOVENIE	24/06/2010	Kennisgeving	09/08/2013	
SPANJE	24/06/2010	Kennisgeving	16/05/2011	
TSJECHISCHE REP.	24/06/2010	Kennisgeving	26/04/2011	
VERENIGD KONINKRIJK	24/06/2010	Kennisgeving	15/06/2012	
VERENIGDE STATEN	24/06/2010	Onbepaald		
ZWEDEN	24/06/2010	Kennisgeving	13/10/2010	
CYPRUS	24/06/2010	Onbepaald		

**SERVICE PUBLIC FEDERAL ECONOMIE,
P.M.E., CLASSES MOYENNES ET ENERGIE**

[C - 2013/11458]

18 JUILLET 2013. — Loi relative à l'exercice par une personne morale de la profession de géomètre-expert. — Erratum

Dans le *Moniteur belge* du 5 septembre 2013, pages 61192 et 61195, il y a lieu de lire « Albert II » au lieu de « Philippe ».

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST ECONOMIE,
K.M.O., MIDDENSTAND EN ENERGIE**

[C - 2013/11458]

18 JULI 2013. — Wet betreffende de uitoefening door een rechtspersoon van het beroep van landmeter-expert. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* van 5 september 2013, dient op blz. 61192 en 61195, 'Filip' gelezen te worden als 'Albert II'.