

OVEREENKOMST INZAKE LUCHTVERVOER

DE VERENIGDE STATEN VAN AMERIKA (hierna de „Verenigde Staten” genoemd), enerzijds,

en

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

HET KONINKRIJK BELGIË,

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,

ROEMENIË,

DE SLOWAakse REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

HET KONINKRIJK SPANJE,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

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

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

en de EUROPESE GEMEENSCHAP, anderzijds,

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 opgesteld te Chicago op 7 december 1944;

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

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

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

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

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 opgesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:

- a) iedere wijziging die krachtens artikel 94, onder a), van het Verdrag in werking is getreden en die door de Verenigde Staten en de lidstaat of lidstaten geratificeerd is, voor zover zij ter zake doet,

en

- b) iedere bijlage of iedere wijziging daarvan die is goedgekeurd krachtens artikel 90 van het Verdrag, voor zover 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 ter zake 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. „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 routen:
 - 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. 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 vliegtuigtypen 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 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, onder 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, inkling, 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 ten minste 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 45 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 ten minste 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 inziens nodig zijn om aan deze minimumnormen te voldoen, waarna die autoriteiten passende corrigerende maatregelen nemen. De verzoekende 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 luchtnavigatiefaciliteiten.

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. 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 luchtnavigatiefaciliteiten 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, verkoops-, 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) 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, voor zover 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 luchthavens. 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 munteenheden.

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-sharingovereenkomsten, 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,

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 routen waarop de luchtvaartuigen zullen worden gebruikt.

10. Niettegenstaande enige andere bepaling van deze Overeenkomst is het de luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer 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 vrachtvervoerdiensten kan één enkel het lucht- en oppervlaktevervoer omvatend 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, grond-uitrusting, 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 servicering, 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. 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 verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

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

7. Een partij kan namens haar luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de hulp van de andere partij invoeren 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 ogeschouw 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.

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, kruis-subsidiëring, 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 artikel 2 en artikel 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.

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 ten minste 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 krachtens 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 deskundigen-niveau 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 jaar van voorlopige toepassing, regelgevingsbenaderingen inzake de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen te ontwikkelen, met het oog op wederzijdse erkenning van een dergelijke regelgeving;
- 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 scheidsgerecht van drie scheidsrechters.

a) Binnen 20 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke partij een scheidsrechter. Binnen 45 dagen na hun benoeming wijzen deze twee scheidsrechters gezamenlijk een derde scheidsrechter aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal fungeren.

b) Indien een partij verzuimt een scheidsrechter te benoemen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt benoemd overeenkomstig paragraaf a), kan een partij de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken de nodige scheidsrechter of scheidsrechters te benoemen binnen 30 dagen na ontvangst van het desbetreffende 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 scheidsgerecht de grenzen van zijn rechtsbevoegdheid overeenkomstig deze Overeenkomst en stelt het zijn procedureregels vast. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht nadat het is samengesteld, de andere partij vragen om in afwachting van de einduitspraak van het scheidsgerecht, voorlopige verlichtende maatregelen te nemen. Op last van het scheidsgerecht of op verzoek van een partij wordt uiterlijk 15 dagen nadat het scheidsgerecht volledig is samengesteld een vergadering belegd waarop het scheidsgerecht de precieze scheidsrechterlijk te regelen kwesties en de ter zake te volgen procedures bepaalt.

4. Tenzij anders overeengekomen of op last van het scheidsgerecht:

a) wordt de verklaring van eis ingediend binnen 30 dagen na het tijdstip waarop het scheidsgerecht volledig is samengesteld en wordt de verklaring van verweer 40 dagen daarna ingediend. Een eventuele repliek van de eiser dient binnen 15 dagen na de indiening van de verklaring van verweer te worden ingediend. Een eventuele repliek van de verweerder moet uiterlijk 15 dagen later worden ingediend;

b) het scheidsgerecht houdt een hoorzitting op verzoek van een partij of kan op eigen initiatief een hoorzitting houden binnen 15 dagen na het deponeren van de laatste repliek.

5. Het scheidsgerecht tracht binnen 30 dagen na afloop van de hoorzitting of, indien er geen hoorzitting is gehouden, binnen 30 dagen na indiening van de laatste repliek een schriftelijke beslissing te nemen. De beslissing van de meerderheid van het scheidsgerecht prevaleert.

6. De partijen kunnen binnen 10 dagen nadat de beslissing is genomen om toelichting ervan verzoeken; toelichtingen worden binnen 15 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 40 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, onder 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 trans-Atlantische 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 trans-Atlantische 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 trans-Atlantische 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 60 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 prioritair 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 tweedefaseovereenkomst uiterlijk 18 maanden na de datum waarop de onderhandelingen overeenkomstig lid 1 moeten aanvangen. Indien de partijen 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, uitzonderd 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, uitzonderd 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 aanlegenheden, 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.

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

GEDAAN te Brussel, de vijfentwintigste april tweeduizend zeven en te Washington, de dertigste april tweeduizend zeven, in tweevoud.

За Република България



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



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

Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

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.

Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



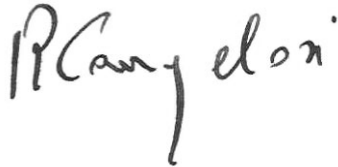
Pour la République française



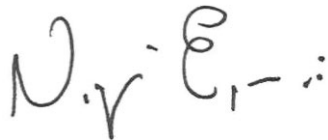
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



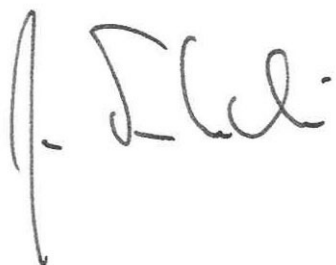
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



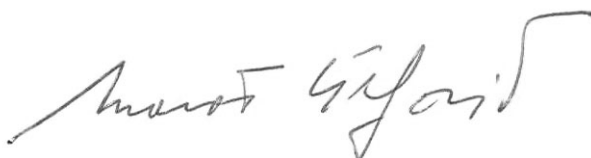
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



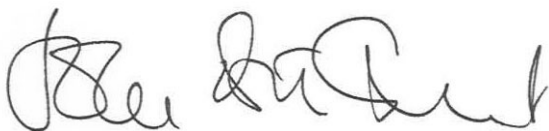
Suomen tasavallan puolesta



För Konungariket Sverige



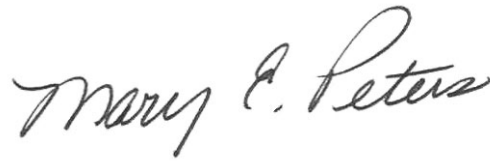
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност
 For the European Community
 Por la Comunidad Europea
 Za Evropské společenství
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Euroopa Ühenduse nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Eiropas Kopienas vārdā
 Europos bendrijos vardu
 az Európai Közösség részéről
 Ghall-Komunità Ewropea
 Voor de Europese Gemeenschap
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej
 Pela Comunidade Europeia
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar




For the United States of America

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) 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 vlucht tarieven 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 vlucht tarieven 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 ambassade-nota 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), onder g) (Frankrijk-Verenigde Staten), en onder 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 bestrijken 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-stopvluchten tussen de Verenigde Staten en Dublin uitvoeren voor iedere non-stopvlucht die de luchtvaartmaatschappij uitvoert tussen de Verenigde Staten en Shannon. Dit recht op non-stopvluchten van/naar Dublin is gebaseerd op een over de gehele overgangperiode van drie seizoenen genomen vluchtgemiddelde. Een vlucht wordt geacht een non-stopvlucht van/naar Dublin of een non-stopvlucht van/naar Shannon te zijn naargelang 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), 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-stopvlucht naar Shannon verricht voor drie non-stopvluchten 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

Samenwerking met betrekking tot mededingingskwesaties in de luchtvervoersector*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 mededingingskwesaties in de luchtvervoersector 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 luchtvervoersector;
 2. bevordering van begrip tussen de deelnemers wat betreft de invloed die de ontwikkelingen in de luchtvervoersector 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 trans-Atlantische 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 precedenten.

*Artikel 4***Samenwerkingsgebieden**

Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 5, lid 1, onder a) en 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 luchtvervoersector, mededingingsbeleidskwesaties van wederzijds belang en analytische benaderingen van de toepassing van het mededingingsrecht op de internationale luchtvaart, in het bijzonder op de trans-Atlantische markt. Bovengenoemde besprekingen kunnen leiden tot een beter inzicht in de respectieve benaderingen van mededingingskwesaties 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 punt 1 of 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-ventureovereenkomst 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, mogelijkkerwijs tijdens een openbare procedure moet worden onthuld.
3. Indien een deelnemer overeenkomstig deze bijlage aan de andere deelnemer vertrouwelijke informatie verschaft voor de in artikel 2 vermelde doelen, mag die informatie door de ontvangende deelnemer alleen voor die doelen worden gebruikt.

Artikel 6

Tenuitvoerlegging

1. Iedere deelnemer benoemt een vertegenwoordiger die verantwoordelijk 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

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

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 procent 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 procent van de aandelen met stemrecht in eigendom kunnen hebben, wordt:

a) eigendom door onderdanen van een lidstaat of lidstaten van

i) ten hoogste 25 procent van de aandelen met stemrecht;

en/of

ii) ten hoogste 49,9 procent 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 procent 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. Voor de toepassing van artikel 4, onder 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 twee derde van de leden van de raad van bestuur en andere leidinggevende personeelsleden van een onderneming onderdanen van de VS zijn, moet ten minste 75 procent 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.
-

Aanhangsel van 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 „continuing 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 precedënten 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 precedënten 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

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) 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 geauthenticeerd, overeenkomstig ofwel de desbetreffende briefwisseling, vóór de ondertekening van de overeenkomst ofwel, bij besluit van het Gemengd Comité, na de ondertekening van de overeenkomst.

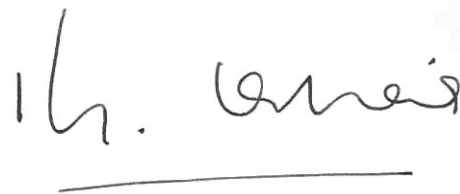
Deze gezamenlijke verklaring vormt een integrerend deel van de Overeenkomst inzake luchtvervoer.

Voor de Verenigde Staten



Datum: 18 april 2007

Voor de Europese Gemeenschap
en haar lidstaten, ad referendum



Datum: 18 april 2007

—

MEMORANDUM VAN OVERLEG

1. Van 27 februari tot en met 2 maart 2007 zijn in Brussel delegaties van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten en van de Verenigde Staten van Amerika bijeengekomen om de onderhandelingen over een algemene luchtvervoersovereenkomst af te ronden. De lijst van de delegaties staat in aanhangsel A.
2. De delegaties hebben ad referendum overeenstemming bereikt over een overeenkomst (de „Overeenkomst”, in aanhangsel B) waarvan zij de tekst hebben geparafeerd. De delegaties zullen de ontwerp-overeenkomst ter goedkeuring voorleggen aan hun autoriteiten zodat de overeenkomst in de nabije toekomst in werking kan treden.
3. Wat betreft punt 2 van artikel 1 bevestigden de delegaties dat de definitie van „luchtvervoer” alle vormen van gecharterde luchtdiensten omvat. Voorts tekenden zij aan dat de verwijzing naar „aan het publiek aangeboden” vervoer niet vooruit loopt op het resultaat van lopende besprekingen over gedeeltelijke eigendom.
4. Ten aanzien van punt 5 van artikel 1 stelde de EU-delegatie dat vluchten tussen de lidstaten volgens communautaire wetgeving worden beschouwd als intracommunautaire vluchten.
5. Wat betreft punt 6 van artikel 1 zei de EU-delegatie dat deze Overeenkomst niet raakt aan de bevoegdheidsverdeling tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, die voortvloeit uit het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.
6. De EU-delegatie bevestigde dat onder de overzeese gebieden waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is, worden verstaan: de Franse overzeese departementen (Guadeloupe, Martinique, Réunion, Frans Guyana), de Azoren, Madeira, en de Canarische Eilanden.
7. Op een vraag van de VS-delegatie antwoordde de EU-delegatie dat een communautaire luchtvaartmaatschappij, volgens de communautaire wetgeving, zowel haar bewijs luchtvaartexploitant als haar licentie moet krijgen van het land waar zij haar hoofdvestiging heeft. Voorts mag een luchtvaartmaatschappij niet van meer dan één land een bewijs luchtvaartexploitant of licentie hebben.
8. Met betrekking tot de leden 1, 3 en 5 van artikel 3, lid 3, van artikel 1 van bijlage 4 en lid 2 van artikel 2 van bijlage 4, en als antwoord op een vraag van de VS-delegatie, zei de EU-delegatie dat, vanaf de datum van ondertekening van de Overeenkomst, de leden van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte (ECAA), naast de lidstaten van de Europese Gemeenschap, de volgende landen zijn: de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Kroatië, de Republiek IJsland, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo.
9. Ingaand op een vraag van de EU-delegatie zei de VS-delegatie dat onderstaande landen, vanaf de datum van ondertekening van de Overeenkomsten een „open-skies”-overeenkomst inzake luchtdiensten met de Verenigde Staten toepassen: Burkina Faso, de Republiek Kaapverdië, de Republiek Kameroen, de Republiek Tsjad, de Republiek Gabon, de Republiek Gambia, de Republiek Ghana, de Federale Democratische Republiek Ethiopië, de Republiek Liberia, de Republiek Madagaskar, de Republiek Mali, het Koninkrijk Marokko, de Republiek Namibië, de Federale Republiek Nigeria, de Republiek Senegal, de Verenigde Republiek Tanzania en de Republiek Oeganda. Tevens zei de VS-delegatie dat ze, wat betreft lid 2 van artikel 2 van bijlage 4, voornemens is luchtvaartmaatschappijen van de Republiek Kenia net zo te behandelen als luchtvaartmaatschappijen van staten die een „open-skies”-overeenkomst inzake luchtdiensten toepassen.

10. Over artikel 4 zei de VS-delegatie dat het ministerie van Vervoer (DoT) iedere buitenlandse luchtvaartmaatschappij die een vergunning verlangt om diensten te verrichten krachtens de Overeenkomst, zal vragen aan te geven welke autoriteit bevoegd was voor het afgeven van het bewijs luchtvaartexploitant en de licentie, zodat duidelijk wordt welke autoriteit bevoegd is voor de veiligheid, de beveiliging en andere regelgevend toezicht in verband met de maatschappij.
11. De „bevoegde autoriteiten” van artikel 8 zijn enerzijds de Federal Aviation Administration van de VS en anderzijds de autoriteiten van de Europese Gemeenschap en/of haar lidstaten die bevoegd zijn voor de in lid 1 bedoelde bewijzen en vergunningen of voor het handhaven en beheren van de veiligheidsnormen en -voorschriften, bedoeld in lid 2, al naar gelang de zaak in kwestie. Voorts moeten de bevoegde autoriteiten, wanneer overleg volgens lid 2 vereist is, ervoor zorgen dat territoriale of regionale autoriteiten die, bij wet of bij regelgeving of in de praktijk, bevoegd zijn voor veiligheidstoezicht voor de zaak in kwestie, bij het overleg worden betrokken.
12. Naar aanleiding van artikel 9 zeiden de delegaties dat de partijen, zoveel mogelijk, zullen zorgen voor de grootst mogelijke mate van coördinatie inzake voorgestelde beveiligingsmaatregelen die de dreiging moeten minimaliseren en de potentieel negatieve gevolgen van nieuwe maatregelen verzachten. Voorts zeiden de delegaties dat de kanalen, bedoeld in lid 7 van artikel 9, beschikbaar zijn om alternatieve maatregelen te bezien voor huidige en voorgestelde beveiligingsvereisten, in het bijzonder de beleidsdialoog over grens- en vervoersbeveiliging en de EU-VS-samenwerkingsgroep over vervoersbeveiliging. Ook zei de VS-delegatie dat in de regelgevingsprocedures van de VS voor het aannemen van regelgeving altijd aan derden de mogelijkheid wordt geboden om opmerkingen te maken over en alternatieven voor te stellen voor voorgestelde regelgeving en dat zulke opmerkingen in de regelgevingsprocedure worden meegewogen.
13. Tijdens het debat over lid 6 van artikel 9 vertelde de VS-delegatie dat de Transportation Security Administration (TSA) onmiddellijk een veiligheidsrichtsnoer moet uitvaardigen indien de TSA vaststelt dat er noodmaatregelen moeten worden genomen om de veiligheid van het vervoer te beschermen. Zulke maatregelen moeten de latente bedreiging van de veiligheid aanpakken en de reikwijdte en de duur ervan moeten beperkt zijn. Noodmaatregelen voor de langere termijn worden opgenomen in TSA-vereisten middels openbare bekendmaking en procedures voor commentaar.
14. Met inachtneming van de procedure van lid 11 van artikel 9 bevestigden de delegaties dat er een protocol moet komen voor het voorbereiden en uitvoeren en voor de conclusies van beoordelingen, gemaakt op basis van dat lid.
15. Ten aanzien van lid 2 van artikel 10 bevestigden de delegaties dat zij bereid zijn om te regelen dat hun autoriteiten verzoeken om vergunningen, visa en documenten voor het personeel, bedoeld in dat lid, terstond in behandeling nemen, ook in omstandigheden waarin de inreis of het verblijf van het personeel om dringende en tijdelijke redenen noodzakelijk is.
16. De delegaties wezen erop dat met „algemeen geldende wet- of regelgeving” in lid 5 van artikel 10 ook economische sancties worden bedoeld ter beperking van transacties met specifieke landen en personen.
17. Beide delegaties erkenden dat, volgens lid 7 van artikel 10, de luchtvaartmaatschappijen van elke partij die het vereiste gezag hebben, code-sharediensten mogen onderhouden, op voorwaarden die op niet-discriminerende wijze gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen, vanaf en naar alle punten op het grondgebied van de andere partij waarheen een andere luchtvaartmaatschappij internationaal luchtvervoer uitvoert op rechtstreekse, onrechtstreekse, interline- of onlinevluchten, mits zulke code-sharediensten:
 - i) voor het overige stroken met de Overeenkomst,
 - en
 - ii) voldoen aan de regels voor de spreiding van het verkeer van het luchthavensysteem in kwestie.

18. De delegaties hebben gesproken over het belang van informatie aan de passagiers over de luchtvaartmaatschappij of aanbieder van oppervlaktevervoer die de afzonderlijke onderdelen van diensten verzorgt wanneer er sprake is van een code-sharingregeling. Zij stelden vast dat beide partijen regelgeving hebben die eist dat dit soort informatie wordt verstrekt.
19. Naar aanleiding van lid 7, onder c), van artikel 10, waren de delegaties het erover eens dat de wetten en regels inzake luchtvervoer niet gelden voor aanbieders van oppervlaktevervoer wanneer een luchtvaartmaatschappij in eigen naam zulk oppervlaktevervoer aanbiedt. De aanbieders van oppervlaktevervoer mogen bovendien, net als luchtvaartmaatschappijen, zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsvormen. Bij het overwegen van samenwerkingsvormen kunnen aanbieders van oppervlaktevervoer onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.
20. Ingaand op een vraag van de EU-delegaties, bevestigde de VS-delegatie dat volgens de huidige interpretatie van de VS-wetgeving met door de VS-overheid gefinancierd luchtvervoer (Fly America traffic) door een luchtvaartmaatschappij van de VS, ook vervoer wordt bedoeld dat met de code van een luchtvaartmaatschappij van de VS is verkocht volgens een code-sharingregeling, maar dat wordt uitgevoerd met een vliegtuig van een buitenlandse luchtvaartmaatschappij.
21. De VS-delegatie legde uit dat, volgens bijlage 3 bij de Overeenkomst en bij gebrek aan een overeenkomst op stedenbasis, toegekend door de U.S. General Services Administration, een werknemer van de VS-regering of een ander persoon van wie het vervoer door de VS-regering wordt betaald (uitgezonderd werknemers, militairen of andere personen wier vervoer wordt betaald door het ministerie van Defensie van de VS of een militair departement), ook met communautaire luchtvaartmaatschappijen, tussen de VS en de Europese Gemeenschap, of tussen twee punten buiten de Verenigde Staten, een vlucht mag boeken die voldoet aan de vraag van de reiziger, tegen de laagst mogelijke kosten voor de regering. Voorts zei de VS-delegatie dat de punten waarvoor overeenkomsten op stedenbasis worden toegekend per boekjaar verschillen. Een departement, instantie of instrument van de VS-regering, uitgezonderd het ministerie van Defensie of een militair departement, mag lading vervoeren op een vlucht, ook met communautaire maatschappijen, tussen de VS en de Europese Gemeenschap, of tussen twee punten buiten de Verenigde Staten, die voldoet aan de vraag van de instantie, tegen de laagst mogelijke kosten voor de regering.
22. De EU-delegatie zei dat de EU geen programma heeft dat lijkt op Fly America.
23. Beide delegaties waren van plan te bezien of de toegang tot door de regering verworven luchtvervoer verder kan worden verbeterd.
24. In antwoord op een vraag van de EU-delegatie over de vergunning voor economisch exploitant die communautaire luchtvaartmaatschappijen van het US-DoT moeten krijgen, zei de VS-delegatie dat de procedures voor economische vergunningen van het DoT in de loop der jaren zijn gestroomlijnd. Wanneer buitenlandse luchtvaartmaatschappijen de vergunning aanvragen waarin in een luchtdienstovereenkomst wordt voorzien, kunnen hun aanvragen gewoonlijk snel wordt behandeld. Voorts zei de VS-delegatie dat een communautaire luchtvaartmaatschappij één verzoek kan indienen voor een vergunning voor alle routen, bedoeld in lid 1 van artikel 3, die rechten voor zowel lijn- als chartervluchten omvat. Op 23 augustus 2005 heeft het DoT verder uitgewerkte procedures aangekondigd waarbij buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die een vergunning voor een nieuwe route aanvragen, zowel vrijstellings- als vergunningsaanvragen kunnen indienen. Ervan uitgaande dat het DoT positief kan besluiten, op basis van de gegevens en overwegingen van openbaar belang in verband met zijn besluiten tot het verlenen van vergunningen, zal het ministerie één besluit nemen 1. waarbij vrijstelling wordt verleend voor de duur die normaal zou zijn toegekend, of totdat de vergunning van kracht wordt, als dat eerder is, en 2. waarbij voorlopig (d.w.z. dat rechtsgronden moeten worden aangevoerd) een overeenkomstige vergunning wordt gegeven, ook voor de standaardduur die normaal zou zijn gegeven (zoals „onbepaald” voor overeenkomsten). Wanneer luchtvaartmaatschappijen reeds een vrijstelling en een vergunning hebben aangevraagd en de gegevens van deze aanvragen nog gelden, is het DoT begonnen deze verzoeken te behandelen volgens de aanpak van 23 augustus.

25. Indien een communautaire luchtvaartmaatschappij een vergunning wenst te gebruiken middels een code sharing volgens lid 7 van artikel 10, kan de code-sharepartnermaatschappij een gecombineerde aanvraag indien voor de vereiste vergunning. De luchtvaartmaatschappij die de dienst aan het publiek verkoopt, moet van het DoT een vergunning hebben voor alle soorten (geregelde of charter-) diensten die met haar code worden verkocht. De luchtvaartmaatschappij die het vliegtuig exploiteert, moet ook een vergunning van het DoT hebben: een chartervergunning om de capaciteit te bieden aan de andere luchtvaartmaatschappij om haar dienst te verkopen, en een charter- of lijnvergunning voor de capaciteit die de maatschappij zelf wil verkopen. De exploiterende luchtvaartmaatschappij moet ook een verklaring van vergunning hebben om de code van haar partner aan die vluchten te kunnen geven. Een exploiterende luchtvaartmaatschappij kan voor de code-sharingbetrekking een alomvattende verklaring van vergunning voor onbepaalde duur aanvragen, met aanduiding van de specifieke markten waarvoor de code-sharingvergunning wordt aangevraagd. Dertig dagen op voorhand kunnen aan het DoT bijkomende markten worden opgegeven. Een code-sharingverklaring van vergunning is specifiek voor één luchtvaartmaatschappij, en elk buitenlands code-sharingpartnerschap vergt een eigen verklaring van vergunning en, eventueel, een code-shareveiligheidscontrole door de luchtvaartmaatschappij van de VS, volgens de DoT-richtsnoeren.
26. Indien een communautaire luchtvaartmaatschappij volgens lid 9 van artikel 10 een heel vliegtuig met bemanning aan een luchtvaartmaatschappij van de VS wenst te leveren voor exploitatie volgens de luchtvaartwet van de VS, moet de communautaire maatschappij ook een chartervergunning hebben van het DoT, evenals een verklaring van vergunning. De VS-delegatie meende te weten dat bijna alle communautaire luchtvaartmaatschappijen die nu geregelde diensten naar de VS aanbieden, ook een wereldwijd geldige chartervergunning van het DoT hebben. Dus hebben zij, qua economische vergunning, alleen een verklaring van vergunning nodig om een heel vliegtuig met bemanning aan luchtvaartmaatschappijen van de VS te leveren. Voorts zei de VS-delegatie dat aanvragen van andere communautaire luchtvaartmaatschappijen voor een chartervergunning naar verwachting geen problemen zullen opleveren.
27. Voor de afgifte van een verklaring van vergunning, voor code sharing of voor het leveren van een heel vliegtuig met bemanning, moet het DoT vaststellen dat de voorgestelde activiteiten een openbaar belang dienen. Dit wordt vereenvoudigd wanneer vaststaat dat de voorgestelde diensten onder toepasselijke luchtdienstovereenkomsten vallen. Indien de rechten in een Overeenkomst worden opgenomen, geeft dat aan dat er sprake is van wederkerigheid.
28. Wat betreft code sharing en het leveren van een heel vliegtuig met bemanning volgens de leden 7 en 9 van artikel 10, wordt bij het analyseren van het openbaar belang eerst gekeken naar de vraag:
- de luchtvaartmaatschappij van de VS de buitenlandse maatschappij een veiligheidsonderzoek heeft doen ondergaan;
 - het land dat het bewijs luchtvaartexploitant van de buitenlandse maatschappij afgeeft, tot IASA-categorie 1 behoort;
 - het land van de buitenlandse luchtvaartmaatschappij met VS-maatschappijen zaken doet op basis van wezenlijke wederkerigheid;
 - goedkeuring aanleiding zou geven tot concurrentieproblemen.
- of
29. Wat betreft het leveren van vliegtuig en bemanning, zou voor de analyse van het openbaar belang ook worden gekeken naar de vraag:
- in de leaseovereenkomst staat dat de operationele controle in handen blijft van de luchtvaartmaatschappij die de leasing geeft;
 - de autoriteit van de leasinggever die het bewijs luchtvaartexploitant afgeeft, verantwoordelijk blijft voor het regelgevend toezicht;
 - goedkeuring van de leasing niet een onredelijk voordeel oplevert voor een partner in een arbeidsgeschil wanneer het geschil leidt tot het onvermogen om op een markt verkeer te organiseren.
- of

30. Verklaringen van vergunning voor de levering van een heel vliegtuig met bemanning worden, althans in eerste instantie, afgegeven voor beperkte duur (bv. zes tot negen maanden) of bij wijze van uitzondering, hetgeen strookt met de aanpak in de Europese Unie.
31. Naar aanleiding van een bezwaar van de EU-delegatie over de bevoegdheid van het DoT krachtens de norm „openbaar belang”, zei de VS-delegatie dat het ministerie vond dat, in de context van luchtvaartbetrekkingen in het kader van de „open skies”, code-sharingregelingen een openbaar belang zijn, en derhalve heeft het ministerie na een zo kort mogelijke procedure verklaringen van vergunning afgegeven. De VS-delegatie gaf aan dat het DoT zich, inzake code sharing en het leveren van een vliegtuig met bemanning waarbij alleen maatschappijen van de partijen zijn betrokken, bij de analyse van het openbaar belang zal richten op bovenstaande elementen, tenzij zich ongewone omstandigheden voordoen, die bijvoorbeeld te maken hebben met de nationale beveiliging en veiligheid of criminaliteit. Voorts zullen de VS, indien zich zulke ongewone omstandigheden voordoen, onmiddellijk de andere partij op de hoogte brengen.
32. Ingaand op een vraag van de VS-delegatie, zei de EU-delegatie dat door een communautaire maatschappij gebruikte vliegtuigen in de Gemeenschap geregistreerd moeten zijn, overeenkomstig de thans geldende wetgeving in de EU (Verordening (EG) nr. 2407/92 van de Raad van 23 juli 1992). Een lidstaat mag echter een uitzondering maken op deze eis voor kortetermijnleaseregelingen om een tijdelijke vraag op te vangen, of in andere uitzonderlijke omstandigheden. Een communautaire luchtvaartmaatschappij die partij is bij zo'n regeling moet voorafgaande goedkeuring verkrijgen van de vergunningverlenende autoriteit, en een lidstaat mag geen goedkeuring geven aan een regeling voor het leveren van een vliegtuig met bemanning aan een luchtvaartmaatschappij waaraan het een licentie heeft gegeven, tenzij er wordt voldaan aan veiligheidsnormen die gelijk zijn aan die van het communautair recht of het nationale recht.
33. Beide delegaties erkennen dat, indien maatschappijen de in de Overeenkomst vastgelegde rechten worden onthouden of met te grote vertraging worden verleend, dit de kansen van een maatschappij op eerlijke en gelijke concurrentievoorwaarden kan aantasten. Indien een partij van mening is dat haar maatschappijen niet de vergunning voor economisch exploitant krijgt waarop ze volgens de Overeenkomst het recht hebben, kan de partij naar het Gemengd Comité stappen.
34. Wat betreft lid 4 van artikel 14 herhaalde de EU-delegatie dat het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap volgens artikel 295 de regels in de lidstaten voor het eigendomsrecht op generlei wijze schaadt. In antwoord daarop zei de VS-delegatie dat overheidseigendom van een luchtvaartmaatschappij een nadelige invloed kan hebben op de eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging voor luchtvaartmaatschappijen bij het aanbieden van het onder deze Overeenkomst vallend internationaal luchtvervoer.
35. Wat betreft artikel 15 stelden de delegaties vast dat er over milieuaangelegenheden in de luchtvaart een internationale consensus moet komen in het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). In dit verband benadrukten zij dat het belang van het unanieme akkoord van de 35e vergadering van de ICAO over vliegtuiglawaai en -emissies (Resolutie A35-5). Beide partijen hebben beloofd die resolutie volledig te zullen naleven. Volgens deze resolutie moeten beide partijen het beginsel van de „evenwichtige aanpak” toepassen op maatregelen ter beheersing van de invloed van vliegtuiglawaai (ook beperkingen van de toegang voor vliegtuigen tot vliegvelden op bepaalde tijdstippen) en op heffingen voor emissies van vliegtuigmotoren op vliegveldniveau die gebaseerd zouden moeten zijn op de kosten van het beperken van de milieuschade door emissies van vliegtuigmotoren die duidelijk zijn aangetoond en rechtstreeks toegeschreven aan luchtvervoer. Beide partijen zeiden ook dat juridische verplichtingen op dit gebied, op internationaal, regionaal, nationaal of plaatselijk niveau, ook volledig moeten worden nageleefd. Voor de VS geldt als datum 5 oktober 2001 en voor de Europese Gemeenschap 28 maart 2002.

36. Voorts wezen de delegaties op de bepalingen over klimaatverandering, energie en duurzame ontwikkeling in het communiqué van Gleneagles van 2005 van de G8-landen en op het kader voor samenwerking in luchtverkeersbeveiliging in het memorandum van overeenstemming dat de Federal Aviation Administration en de Commissie op 18 juli 2006 hebben ondertekend. De delegaties stelden vast dat de verantwoordelijke autoriteiten van de VS en de EU voornemens zijn de technische samenwerking op te voeren, ook inzake klimaatonderzoek en technologieontwikkeling, waardoor de veiligheid en de brandstofefficiëntie worden verbeterd en de emissies in het luchtvervoer zullen afnemen. Met inachtneming van hun respectieve standpunten inzake emissiehandel voor de internationale luchtvaart, zeiden beide delegaties dat de VS en de EU voornemens zijn binnen het kader van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie te werken.
37. Over de samenstelling van het Gemengd Comité zei de VS-delegatie dat de VS een vertegenwoordiging van meerdere agentschappen willen, voorgezeten door Buitenlandse Zaken. De EU-delegatie zei dat de EU zal worden vertegenwoordigd door de Europese Gemeenschap en haar lidstaten. Beide delegaties zeiden ook dat deelname van belanghebbenden een belangrijk element zal zijn van het gebeuren in het Gemengd Comité, en dat vertegenwoordigers van belanghebbenden dus zullen worden uitgenodigd als waarnemers, behalve indien één of beide partijen anders besluit(en).
38. Ten aanzien van artikel 18 bevestigden beide partijen voornemens te zijn om binnen 60 dagen na ondertekening van deze Overeenkomst een eerste vergadering van het Gemengd Comité te beleggen.
39. De delegaties bevestigden dat in hun ogen praktijken zoals de eis van eerste weigering, verdeling van het verkeer, een bedrag voor het afzien van bezwaar, of iedere andere beperking met betrekking tot capaciteit, frequentie of verkeer, niet stroken met de Overeenkomst.
40. Volgens de EU-delegatie moeten beide partijen zo goed mogelijk afspreken in welke mate vertegenwoordigers van het DoT van de VS en de Europese Commissie gegevens over concurrentievraagstukken, bedoeld in bijlage 2 bij de Overeenkomst, kunnen uitwisselen volgens hun eigen wetten, voorschriften en praktijken, in het bijzonder wat betreft gegevens en standpunten over vragen met betrekking tot procedures die actief door deze autoriteiten worden bestudeerd.
41. De VS-delegatie zei dat de procedures van bijlage 2 bij de Overeenkomst toewijzingen zijn volgens VS-recht en onderworpen zijn aan wettelijke, regelgevings- en juridische verplichtingen die ervoor moeten zorgen dat het besluit van het agentschap alleen gebaseerd is op informatie die geagendeerd is in de procedure, inclusief openbare informatie die het DoT officieel heeft vrijgegeven, waarover de partijen opmerkingen hebben kunnen maken voordat het agentschap een eindbesluit nam.
42. De VS-delegatie zei dat deze verplichtingen de vertegenwoordigers die de besluitvormer van het DoT in een actieve procedure adviseren, niet beletten om met vertegenwoordigers van de Commissie besprekingen te voeren over zaken zoals 1. de stand van de concurrentie op markten gebaseerd op niet-vertrouwelijke gegevens; 2. de invloed van bestaande allianties of samenwerkingsverbanden en de resultaten van eerder opgelegde voorwaarden of andere beperkingen om concurrentievraagstukken aan te pakken; 3. algemene benaderingen voor concurrentieanalyse of -methodologie; 4. gevallen uit het verleden, inclusief verslagen en besluiten, 5. materieel recht, beleidsonderdelen en procedures voor bepaalde gevallen; 6. vragen die kunnen rijzen naar aanleiding van potentiële zaken die niet formeel zijn ingeleid, zolang vertegenwoordigers van het DoT niet vooruit lopen op de feiten of resultaten van deze zaken, en 7. in actieve procedures, welke vragen reeds door de partijen zijn gesteld en welk niet-vertrouwelijk bewijsmateriaal is aangedragen, ook hier alleen maar zolang er niet wordt vooruitgelopen op de feiten en het resultaat.

43. Voor besprekingen over hangende zaken gelden twee procedurele basisverplichtingen. De eerste geldt voor communicatie vanuit de Commissie richting DoT: het besluit van het ministerie kan niet worden gebaseerd op inhoudelijke informatie of argumentatie die niet beschikbaar is voor alle partijen om officieel commentaar op te leveren voordat het definitieve besluit valt. Indien zulke informatie is ontvangen, kan ze alleen worden meegenomen in het besluit als ze beschikbaar is gesteld. De tweede verplichting geldt voor communicatie vanuit en niet zozeer naar het DoT: het agentschap kan geen vooringenomenheid ten toon spreiden of ten toon lijken te spreiden ten aanzien van de vraagstukken, en kan dus geen conclusies formuleren voordat het dossier in de zaak gereed is en het eindbesluit is bekendgemaakt. Dit geldt in alle omstandigheden voor het DoT, in besprekingen met de EU of een andere entiteit die niet wettig deel uitmaakt van het interne besluitvormingsproces van de VS-regering, belanghebbend of niet. Het DoT zal de Commissievertegenwoordigers onmiddellijk verwittigen wanneer, volgens het ministerie, vooringenomenheid of beslissende input een rol gaat spelen bij het bespreken van een onderwerp, zodat de vertegenwoordigers kunnen bepalen hoe het verder moet.
44. De EU-delegatie wilde van de VS-delegatie de verzekering dat het wettelijk criterium van „openbaar belang” niet in de concurrentieregelgeving van de VS wordt gebruikt om de belangen van afzonderlijke VS-luchtvaartmaatschappijen de voorkeur te geven boven die van andere VS- of buitenlandse maatschappijen. De VS-delegatie zei dat dit criterium en de concurrentienormen die het DoT moet hanteren voor zijn besluiten, bedoeld zijn en gebruikt worden om de concurrentie op de markten als geheel, en niet afzonderlijke concurrerende maatschappijen, te beschermen. De VS-delegatie zei onder meer dat „openbaar belang” in internationaal luchtvervoer volgens de wet inhoudt dat Amerikaanse en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen gelijke kansen moeten hebben en dat er zoveel mogelijk concurrentie moet zijn. Bovendien vormt het criterium van het openbaar belang in de wetgeving inzake goedkeuring door het DoT van overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen en inzake antitrustimmunititeit, geen „uitzondering” op de concurrentieanalyse die het agentschap moet volgen, maar veeleer een bijkomende eis waaraan moet worden voldaan voordat het DoT antitrustimmunititeit kan verlenen. Tot slot benadrukte de VS-delegatie dat alle besluiten van het DoT moeten stroken met de Amerikaanse wet en internationale verplichtingen, ook met burgerluchtvaartovereenkomsten, die allemaal eisen dat alle partijen de luchtvaartmaatschappijen van de andere partijen „eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging” bieden.
45. In de context van dit debat zeiden beide delegaties dat hun respectieve concurrentiestelsels zodanig worden toegepast dat de aan alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen geboden „eerlijke en gelijke gelegenheid tot mededinging” wordt nageleefd, evenals de algemene beginselen van bescherming en versterking van de concurrentie op markten als geheel, mogelijke tegenstrijdige belangen van afzonderlijke concurrerende luchtvaartmaatschappijen daar gelaten.
46. Wat betreft de procedures van de Europese Commissie zei de EU-delegatie dat het vermogen van de Europese Commissie om actief samen te werken met buitenlandse overheidsinstanties hoofdzakelijk wordt beperkt door bepalingen die paal en perk stellen aan het verstrekken van vertrouwelijke informatie. Informatie die de Commissie en de autoriteiten van de lidstaten tijdens een onderzoek hebben vergaard, en waarvoor de geheimhoudingsplicht geldt, valt onder artikel 287 van het EG-Verdrag en artikel 28 van Verordening (EG) nr. 1/2003. Dit betreft vooral informatie die niet tot het publieke domein behoort en die tijdens een onderzoek kan worden ontdekt, in antwoord op een verzoek om informatie kan worden verstrekt of spontaan aan de Commissie kan worden gestuurd. Deze informatie bevat ook bedrijfs- of handelsgeheimen. Zulke informatie mag niet worden verstrekt aan een instantie van een derde land, tenzij de betrokken bron daar uitdrukkelijk mee instemt. Daarom moet middels een vrijstelling de instemming van de bron van die informatie worden verkregen wanneer het nodig en wenselijk wordt geacht dat de Commissie vertrouwelijke informatie verstrekt aan een of meer buitenlandse instanties.
47. Voor informatie in verband met een onderzoek, of een mogelijk onderzoek, gelden bovengenoemde bepalingen niet. Tot zulke informatie behoren het feit dat er een onderzoek gaande is, het algemene voorwerp van het onderzoek, de identiteit van de onderzochte onderneming(en) (ofschoon dit soms ook beschermde informatie kan zijn), de sector waarin het onderzoek wordt gevoerd en de stappen die in de loop van het onderzoek worden voorgesteld. Deze informatie wordt gewoonlijk vertrouwelijk gehouden om een correct verloop van het onderzoek te garanderen. De informatie kan echter aan het DoT worden gestuurd, aangezien voor dit ministerie uit hoofde van artikel 5 van bijlage 2 bij de Overeenkomst de geheimhoudingsplicht geldt.

48. In antwoord op een vraag van de EU-delegatie bevestigde de VS-delegatie dat de bevoegde VS-autoriteiten volledige aanvragen voor antitrustimmunitieit van commerciële samenwerkingsovereenkomsten, ook herziene overeenkomsten, eerlijk en snel zullen behandelen. Voorts bevestigde de VS-delegatie dat de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de EU en de VS, toegepast uit hoofde van artikel 25 of in werking krachtens artikel 26, wat betreft communautaire luchtvaartmaatschappijen voldoet aan de eis van het DoT, namelijk dat er, voordat zo'n verzoek van buitenlandse maatschappijen om (voortzetting van) antitrustimmunitieit in behandeling kan worden genomen, een open-skiesovereenkomst moet bestaan tussen de Verenigde Staten en het thuisland of de thuislanden van de verzoekende buitenlandse luchtvaartmaatschappij(en). Bovengenoemde verzekering geldt pas voor aanvragers uit Ierland wanneer deel 4 van bijlage 1 verstrijkt.
49. Ingaand op een vraag van de EU-delegatie zei de VS-delegatie dat alle regels van het DoT over geautomatiseerde boekingsystemen („CRS” of „systemen”) op 31 juli 2004 zijn verlopen. Het ministerie kan echter nog steeds oneerlijke en bedrieglijke praktijken en oneerlijke concurrentiemethoden in de sector luchtvaart en luchtvaartdistributie verbieden, en het ministerie kan optreden tegen duidelijk anticoncurrentiële praktijken waarvan een systeem gebruikmaakt bij het verkopen van luchtdiensten. Voorts mogen Justitie en de Federal Trade Commission klachten behandelen over een systeem dat de antitrustwetgeving schendt.
50. Ten aanzien van artikel 25 lichtte de EU-delegatie toe dat, volgens de grondwet in sommige lidstaten, voorlopige toepassing eerst door het parlement moet worden goedgekeurd.
51. Beide delegaties bevestigden dat, mocht een van de partijen besluiten de voorlopige toepassing van de Overeenkomst te beëindigen volgens lid 2 van artikel 25, de afspraken in deel 4 van bijlage 1 bij de Overeenkomst kunnen blijven gelden, indien de partijen daartoe besluiten.
52. Over artikel 26 zei de EU-delegatie dat de aldaar bedoelde procedures in sommige lidstaten ook ratificatie inhouden.
53. Naar aanleiding van een vraag van de VS-delegatie over beperkingen die voortvloeien uit enkele elementen van bilaterale luchtdienstovereenkomsten tussen lidstaten, zei de EU-delegatie dat zulke beperkingen, die Amerikaanse en communautaire luchtvaartmaatschappijen beperken in hun mogelijkheden om de bij deze Overeenkomst verleende rechten te verlenen, niet meer zullen worden toegepast.
54. De twee delegaties benadrukten dat de Overeenkomst hun juridische en beleidsmatige standpunten over allerlei milieukwesties die met de luchtvaart te maken hebben, volledig onverlet laat.
55. Beide delegaties stelden dat geen van beide partijen zich op de Overeenkomst of een deel ervan zal beroepen om zich in de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie te verzetten tegen alternatieve beleidsmaatregelen met betrekking tot kwesties die onder deze Overeenkomst vallen.
56. Luchtdienstovereenkomsten tussen de Verenigde Staten en een lidstaat, waarvan de toepasselijkheid sedert de ondertekening van de Overeenkomst ter discussie stond, staan niet in deel 1 van bijlage 1 bij de Overeenkomst. De delegaties wensen echter dat de Overeenkomst voorlopig door de Verenigde Staten en die lidsta(a)t(en) wordt toegepast volgens artikel 25 van de Overeenkomst.

*Voor de delegatie van de Europese
Gemeenschap en haar lidstaten*

Daniel CALLEJA

*Voor de delegatie van de
Verenigde Staten van Amerika*

John BYERLY

**Schriftelijke verklaring die door het voorzitterschap namens de EG en haar lidstaten aan de VS zal worden
voorgelegd**

Deze overeenkomst zal op voorlopige basis door de lidstaten worden toegepast, te goeder trouw en in overeenstemming met de vigerende bepalingen van het nationaal recht, totdat zij in werking treedt.
