

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2011-2012

11 JUILLET 2012

Projet de loi portant assentiment à l'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, fait à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	9
Accord de transport aérien	11
Avant-projet de loi	45
Avis du Conseil d'État	46

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 2011-2012

11 JULI 2012

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

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	9
Overeenkomst inzake luchtvervoer	11
Voorontwerp van wet	45
Advies van de Raad van State	46

EXPOSÉ DES MOTIFS

Le contexte

Le 5 juin 2003, la Commission européenne a reçu mandat du Conseil (Transports) de négocier un accord avec les États-Unis, en vue d'établir « un espace aérien sans frontières ». Ce mandat, adopté par le Conseil, fait suite aux arrêts rendus en novembre 2002 par la Cour de Justice des Communautés européennes, par lesquels huit États membres (Royaume-Uni, Danemark, Suède, Finlande, Belgique, Luxembourg, Autriche, Allemagne) ont été condamnés pour avoir conclu avec les États-Unis des accords bilatéraux dans le domaine du transport aérien, en méconnaissance de la compétence communautaire et de certaines dispositions du Traité, notamment celles relatives à la liberté d'établissement.

Ce mandat a précisé les matières pouvant être négociées telles que l'accès au marché, la propriété et le contrôle, la location, la convergence en matière d'application des règles de concurrence, la sûreté et les dispositions institutionnelles.

Il intervient dans un contexte marqué par le développement de l'acquis communautaire, depuis l'adoption à partir de 1990 des mesures de libéralisation du transport aérien réunies sous l'appellation du « troisième paquet », mais également par le souhait de la Commission de développer une politique extérieure dans le domaine de l'aviation.

Il s'agit du premier mandat de négociation obtenu par la Commission européenne en vue de la négociation d'un accord global avec un pays tiers.

Le déroulement des négociations

Les négociations entre les deux Parties ont été officiellement lancées à la faveur du sommet Union européenne/États-Unis tenu à Washington le 25 juin 2003. Le 2 mars 2007, un accord a été trouvé, à l'issue de onze réunions de travail et de deux sessions de négociation.

Le Conseil (Transports) a marqué, le 22 mars 2007, un accord politique sur le texte. À cette occasion, des États membres ont obtenu que la date d'application provisoire de l'accord soit reportée du 28 octobre 2007, comme initialement prévu, au 30 mars 2008.

L'accord a été signé le 30 avril 2007 lors du sommet Union européenne/États-Unis.

MEMORIE VAN TOELICHTING

Context

Op 5 juni 2003 heeft de (Vervoer) Raad de Europese Commissie opdracht gegeven om met de Verenigde Staten over een overeenkomst te onderhandelen met het oog op de totstandbrenging van een « open luchtruim ». Het door de Raad toegekende onderhandelingsmandaat kwam na de arresten van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen van november 2002. Acht Lidstaten (Verenigd Koninkrijk, Denemarken, Zweden, Finland, België, Luxemburg, Oostenrijk en Duitsland) werden veroordeeld omdat ze bilaterale overeenkomsten inzake luchtvervoer met de Verenigde Staten hadden afgesloten, met miskenning van de communautaire bevoegdheid en van bepaalde bepalingen van het Verdrag, inzonderheid de bepalingen betreffende de vrijheid van vestiging.

Dit mandaat somde de materies op die in aanmerking kwamen voor onderhandeling : toegang tot de markt, eigendom en zeggenschap, verhuring, samenhangende bepalingen inzake concurrentieregels, beveiliging en institutionele bepalingen.

Dit mandaat kadert in een context van communautaire verworvenheden sedert de invoering vanaf 1990 van maatregelen tot liberalisering van het luchtvervoer (« derde luchtvaartpakket ») en beantwoordt ook aan de wens van de Commissie om een extern beleid op het gebied van luchtvaart te ontwikkelen.

Het is dus het eerste onderhandelingsmandaat dat de Europese Commissie kreeg om over een « algemene » overeenkomst met een derde land te onderhandelen.

Verloop van de onderhandelingen

De onderhandelingen tussen beide Partijen zijn officieel begonnen ter gelegenheid van de Top EU-VS in Washington op 25 juni 2003. Na elf werkvergaderingen en twee onderhandelingssessies werd op 2 maart 2007 een akkoord bereikt.

De (Vervoer) Raad gaf zijn politiek akkoord over de tekst op 22 maart 2007. Tegelijkertijd werd de eerdere voorlopige vastgelegde toepassingsdatum van 28 oktober 2007 naar 30 maart 2008 verschoven.

De overeenkomst werd tijdens de Top EU-VS op 30 april 2007 ondertekend.

La portée de l'accord

L'accord conclu vise à se substituer aux accords aériens bilatéraux conclus entre les États membres et les États-Unis.

Il peut être considéré comme un premier pas important dans la voie d'un marché transatlantique intégré du transport aérien. Son principal effet sera d'étendre substantiellement les possibilités, pour les compagnies aériennes des deux Parties d'exploiter des liaisons transatlantiques. Pour les compagnies européennes il offrira la possibilité nouvelle de permettre des exploitations depuis n'importe quel point européen et plus uniquement depuis leur propre territoire. Le nombre de vols, de routes et de destinations devient totalement libre de même que la fixation des tarifs.

L'impact sera particulièrement sensible sur l'aéroport de Londres-Heathrow qui concentre à lui seul près de 40 % du trafic transatlantique, mais dont la desserte depuis ou vers les États-Unis était jusqu'à présent réservée à quatre compagnies aériennes seulement (deux britanniques et deux américaines).

Les compagnies aériennes tant européennes qu'américaines pourront en outre emporter du trafic entre les territoires respectifs de l'autre Partie et des destinations au-delà.

Elles ne seront toutefois pas autorisées à effectuer des vols intérieurs aux États-Unis pour les compagnies européennes et entre deux points situés à l'intérieur d'un même État européen pour les compagnies américaines. Rien n'interdit cependant à ces dernières d'assurer des liaisons entre deux pays européens.

L'accord prévoit également des mesures de coopération au niveau de la sûreté, sécurité, concurrence, environnement et aides d'États.

La question des investissements étrangers dans les compagnies aériennes constituait l'un des points difficiles des négociations et n'a pas été véritablement résolue dans cet accord de première étape. Ce point fera partie de la négociation d'un accord de seconde étape, qui est explicitement prévue par le texte.

Les bénéfices attendus

L'Union européenne et les États-Unis constituent les plus grands marchés au monde pour le transport aérien puisqu'ils représentent à eux deux 60 % de la totalité du trafic aérien. L'accord met fin à toute entrave d'accès au marché pour les compagnies aériennes des deux parties désireuses d'exploiter des vols transatlantiques, ce qui dopera la concurrence et la création d'emplois et contribuera à faire baisser les tarifs

Draagwijdte van de overeenkomst

De gesloten overeenkomst moet de bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen de lidstaten en de Verenigde Staten vervangen.

Ze is een belangrijke eerste stap naar de oprichting van een geïntegreerde trans-Atlantische luchtvervoermarkt. Ze breidt aanzienlijk de mogelijkheid uit voor de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen om trans-Atlantische vluchten te exploiteren. Ze biedt de Europese luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid aan om nu vluchten in te leggen vanuit elk Europees punt en niet enkel vanuit hun eigen grondgebied. Het aantal vluchten, routes en bestemmingen kan totaal vrij worden bepaald alsmede de tarieven.

De impact van dit voordeel zal bijzonder gevoelig zijn op de luchthaven van Londen-Heathrow, die 40 % van het trans-Atlantisch verkeer concentreert alhoewel de vluchten van en naar de Verenigde Staten slechts door vier luchtvaartmaatschappijen (2 Britse en 2 Amerikaanse) tot nu toe mochten worden uitgevoerd.

Zowel Europese als Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen zullen bovendien verkeer mogen uitvoeren tussen het respectievelijke grondgebied van de andere Partij en verder gelegen bestemmingen.

Europese luchtvaartmaatschappijen mogen wel geen binnenlandse vluchten in de Verenigde Staten uitvoeren en Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen mogen niet twee punten binnen een zelfde Europese Lidstaat verbinden. Het is hen wel niet verboden verbindingen tussen twee Europese lidstaten te exploiteren.

De overeenkomst bevat ook samenwerkingsmaatregelen op het gebied van beveiliging, veiligheid, concurrentie, milieu en overheidssteun.

De kwestie van de buitenlandse investeringen in de luchtvaartmaatschappijen was een van de knelpunten tijdens de onderhandelingen en kon ook niet werkelijk worden opgelost in deze eerstefaseovereenkomst. Dit punt zal verder worden besproken bij de onderhandeling van een tweedefaseovereenkomst die uitdrukkelijk in de tekst gepland is.

De verwachte voordelen

De Europese Unie en de Verenigde Staten vormen de grootste luchtvervoermarkten ter wereld daar ze samen 60 % van alle luchtverkeer vertegenwoordigen. De overeenkomst stelt een eind aan alle toegangsbeperkingen tot de markt voor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen die trans-Atlantische vluchten willen uitvoeren en bevordert aldus de concurrentie, de werkgelegenheid en de toepassing

aériens. D'après les services de la Commission européenne, cet accord serait de nature à permettre la création de 80 000 emplois des deux côtés de l'Atlantique ainsi que de générer 12 milliards d'euros de bénéfices.

Une plus grande convergence des règles pourrait entraîner également une baisse importante des coûts, à la fois pour le secteur et pour les autorités. La coopération plus étroite dans le domaine de l'environnement contribuera elle à faire face aux effets négatifs de l'aviation sur le changement climatique.

Le contenu de l'accord

L'accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique d'autre part, comporte formellement vingt-six articles ainsi que cinq annexes et deux déclarations communes qui font partie intégrante de l'accord.

Les articles

L'article 1^{er} définit les termes employés dans l'accord.

L'article 2 pose le principe général de concurrence loyale et équitable qui doit être assurée par chacune des Parties aux transporteurs de l'autre Partie.

L'article 3 définit les droits accordés par chacune des Parties pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre Partie. En l'espèce, l'accord a pour effet de lever les restrictions sur les liaisons internationales entre l'Union européenne et les États-Unis (droits de troisième et de quatrième libertés) et sur les liaisons au-delà de l'Union européenne et des États-Unis (droits de cinquième liberté). Les transporteurs européens bénéficient également du droit de septième liberté pour les services tout-cargo, sans que les transporteurs américains bénéficient d'un droit équivalent.

Les articles 4 et 5 définissent le régime applicable à la délivrance et à la révocation des autorisations d'exploitation et des agréments techniques par chacune des Parties.

L'article 6 est relatif à la propriété, aux investissements et au contrôle. Il renvoie pratiquement aux dispositions et arrangements contenus dans l'annexe 4 à l'accord.

L'article 7 porte sur l'application des dispositions législatives et réglementaires de chacune des Parties aux aéronefs de l'autre Partie lorsqu'ils entrent, séjournent ou quittent le territoire de la première Partie.

van lagere tarieven. Volgens de diensten van de Europese Commissie zou deze overeenkomst kunnen leiden tot het scheppen van 80 000 arbeidsplaatsen aan beide kanten van de Atlantische Oceaan en een opbrengst van 12 miljard euro.

Een grotere samenhang van de regels zou ook kunnen leiden tot een felle vermindering van de kosten, zowel voor de sector als voor de overheid. Een nauwere samenwerking inzake milieu zal overigens bijdragen tot de vermindering van de negatieve effecten van het luchtverkeer op de klimaatverandering.

Inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Unie en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds bevat formeel zesentwintig artikels alsmede vijf bijlagen en twee gezamenlijke verklaringen die integraal deel uitmaken van de overeenkomst.

De artikelen

Artikel 1 definieert de belangrijkste termen die in de overeenkomst worden gebruikt.

Artikel 2 legt het algemeen principe vast van eerlijke en gelijke mededinging dat door elke Partij ten overstaan van de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij moet worden gewaarborgd.

Artikel 3 definieert de door elke Partij verleende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij. De overeenkomst heft de beperkingen betreffende de internationale vluchten tussen de Europese Unie en de Verenigde Staten (derde- en vierde-vrijheidsrechten) en de vluchten buiten de Europese Unie en de Verenigde Staten (vijfde-vrijheidsrechten) op. De Europese luchtvaartmaatschappijen krijgen ook zeenvrijheidsrechten voor vrachtdiensten, zonder dat de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen van dezelfde rechten genieten.

De artikelen 4 en 5 leggen de regels vast voor de uitreiking en de intrekking van exploitatie- en technische vergunningen door elke Partij.

Artikel 6 regelt andere kwesties in verband met eigendom, investering en zeggenschap. Het verwijst in feite naar de bepalingen en regelingen in bijlage 4 bij de overeenkomst.

Artikel 7 heeft betrekking op de toepassing van de wetten en voorschriften van elke Partij betreffende de toelating tot of het vertrek uit en het verblijf op haar grondgebied van luchtvaartuigen van de andere Partij.

L'article 8 organise la coopération entre les Parties dans le domaine de la sécurité.

L'article 9 organise la coopération et les échanges entre chacune des Parties, dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

L'article 10 définit le régime applicable aux activités commerciales des transporteurs de chacune des Parties sur le territoire de l'autre, aux fins de la promotion et de la vente de services aériens. Les dispositions de cet article ont pour effet de libéraliser les accords commerciaux entre les transporteurs de chacune des Parties, notamment les accords de réservation de capacité ou de partage de code, ainsi que les accords de franchisage ou de marque dans les conditions fixées à l'annexe 5.

L'article 11 porte sur les exemptions en matière de droits de douane et de taxes que s'accordent mutuellement les Parties.

L'article 12 définit le régime des redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie aux transporteurs aériens de l'autre Partie.

L'article 13 établit la liberté de tarification des services aériens, sous réserve, s'agissant des tarifs appliqués par un transporteur aérien des États-Unis aux services exploités sur le territoire communautaire, du respect de la réglementation européenne applicable.

L'article 14 organise une procédure de concertation en cas de contestation par l'une des Parties d'une subvention ou d'une aide d'État que l'autre Partie accorderait ou envisagerait d'accorder.

L'article 15 organise la coopération réglementaire entre les Parties dans le domaine de la protection de l'environnement.

Conformément à l'article 16, les Parties se réservent la faculté de se concerter sur les questions liées à la protection des consommateurs.

L'article 17 reconnaît aux fournisseurs de systèmes informatisés de réservation en activité sur le territoire de l'une des Parties le droit d'opérer sur le territoire de l'autre Partie.

L'article 18 établit un comité mixte, composé de représentants de chacune des Parties. Ce comité est chargé de développer la coopération entre les Parties, d'examiner la mise en œuvre de l'accord et, le cas échéant, de tenter de résoudre des questions liées à l'interprétation ou à l'application de l'accord.

L'article 19 organise la procédure d'arbitrage qui peut être mise en œuvre pour résoudre un différend

Artikel 8 regelt de samenwerking op het gebied van de veiligheid tussen de Partijen.

Artikel 9 regelt de samenwerking en de uitwisselingen tussen de Partijen op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart.

Artikel 10 definieert het stelsel dat van toepassing is op de commerciële gelegenheden van de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij op het grondgebied van de andere Partij, voor de promotie en verkoop van luchtvervoer. De bepalingen van dit artikel liberaliseren de handelsakkoorden tussen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen, inzonderheid over de reservering van capaciteit, gedeelde codes en de franchise- of brandingovereenkomsten onder de voorwaarden van bijlage 5.

Artikel 11 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en -heffingen die wederzijds door de Partijen worden toegekend.

Artikel 12 definieert het stelsel van gebruikerslasten die door de bevoegde autoriteiten of -instanties van een Partij aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij mogen worden opgelegd.

Artikel 13 bepaalt dat de tarieven vrij mogen worden vastgesteld op voorwaarde dat luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten tarieven vastleggen overeenkomstig de Europese regelgeving wanneer zij diensten op het grondgebied van de Europese Unie uitvoeren.

Artikel 14 organiseert een overlegprocedure bij betwisting door een Partij van een overheidssubsidie of -steun die de andere Partij toekent of zou willen toekennen.

Artikel 15 organiseert de reglementaire samenwerking tussen de Partijen op het gebied van milieubescherming.

Overeenkomstig artikel 16 behouden de Partijen zich het recht voor overleg te plegen over kwesties inzake consumentenbescherming.

Overeenkomstig artikel 17 zijn de op het grondgebied van een Partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen gerechtigd om deze op het grondgebied van de andere Partij te gebruiken.

Artikel 18 richt een gemengd comité bestaande uit vertegenwoordigers van elk der Partijen op. Het comité ontwikkelt de samenwerking tussen de Partijen, toetst de algehele uitvoering van de Overeenkomst en tracht, waar nodig, oplossingen te vinden voor vragen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van de overeenkomst.

Artikel 19 organiseert de arbitrageprocedure die nodig kan zijn om geschillen met betrekking tot de

relatif à l'application ou à l'interprétation de l'accord lorsqu'il n'a pu être résolu par le comité mixte établi à l'article 18.

L'article 20 organise la coopération entre les autorités de la concurrence de chaque Partie. Le champ de cette coopération est précisé dans l'annexe 2 à l'accord.

L'article 21 contient un engagement des deux Parties à entamer des négociations en vue de poursuivre l'ouverture de l'accès aux marchés dans le cadre d'un accord de seconde étape. Ce dernier devrait notamment porter en priorité sur la poursuite de la libéralisation des droits de trafic et les opportunités supplémentaires d'investissements étrangers. Les négociations en vue d'un accord de seconde étape doivent être engagées au plus tard soixante jours après l'entrée en vigueur de l'accord. Les Parties se réservent le droit de suspendre certains droits prévus dans l'accord, faute de progrès de la négociation dans un délai déterminé.

Conformément à l'article 22, les accords bilatéraux existants entre les États membres et les États-Unis sont suspendus à compter de l'application provisoire de l'accord communautaire (*cf. infra*), puis remplacés à compter de son entrée en vigueur.

Les articles 23 à 26 contiennent les dispositions d'usage relatives à la dénonciation, à l'enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), à l'application provisoire et à l'entrée en vigueur de l'accord. En particulier, l'article 25 prévoit une application provisoire de l'accord à compter du 30 mars 2008.

Les annexes

L'annexe 1^{er} énumère ceux des accords bilatéraux signés entre les États membres et les États-Unis qui se trouvent suspendus et remplacés par l'accord, conformément à l'article 22.

L'annexe 2 porte sur la coopération entre le ministère des Transports américain et la Commission européenne, conformément à l'article 20. Elle en précise l'objet et les modalités.

Conformément à l'article 2.7, l'annexe 3 porte sur les services de transport achetés par les pouvoirs publics des États-Unis. Elle ouvre aux transporteurs européens le droit, sous conditions, de participer aux transports aériens financés et achetés par les pouvoirs publics des États-Unis, au titre de la loi fédérale sur les transports aériens (programme dit «*Fly America*»).

toepassing of uitlegging van de overeenkomst op te lossen wanneer het in artikel 18 bedoelde gemengd comité geen uitsluitsel kan geven.

Artikel 20 organiseert de samenwerking tussen de mededingingsautoriteiten van elke Partij. Bijlage 2 bij de overeenkomst bepaalt de toepassingssfeer van deze samenwerking

In artikel 21 verbinden beide Partijen zich ertoe te onderhandelen met het oog op een tweedefaseovereenkomst voor de verdere opening van de toegang tot markten. Deze tweedefaseovereenkomst zal de nadruk leggen op een verdere liberalisering van de verkeersrechten en op meer mogelijkheden voor buitenlandse investeringen. De onderhandelingen over de tweedefaseovereenkomst moeten uiterlijk zestig dagen na de datum van inwerkingtreding van deze overeenkomst beginnen. De Partijen behouden zich het recht voor bepaalde in deze overeenkomst vastgestelde rechten op te schorten indien de onderhandelingen niet vorderen binnen een bepaalde termijn.

Overeenkomstig artikel 22 worden de bestaande bilaterale overeenkomsten tussen de lidstaten en de Verenigde Staten opgeschorst gedurende de periode van voorlopige toepassing van deze overeenkomst (*zie infra*); vanaf de datum van haar inwerkingtreding worden ze erdoor vervangen.

De artikelen 23 tot 26 bevatten de gewoonlijke bepalingen betreffende de beëindiging, de registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), de voorlopige toepassing en de inwerkingtreding van de overeenkomst. Artikel 25 voorziet speciaal in een voorlopige toepassing van de overeenkomst met ingang van 30 maart 2008.

Bijlagen

Bijlage 1 geeft een lijst van de bilaterale overeenkomsten tussen de Verenigde Staten en de lidstaten die worden opgeschorst en vervangen door deze overeenkomst krachtens artikel 22.

Bijlage 2 beschrijft de samenwerking tussen het *Department of Transportation* van de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Commissie, overeenkomstig artikel 20. De bijlage legt het doel en de procedure van deze samenwerking vast.

Overeenkomstig artikel 2.7 betreft bijlage 3 het door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer. Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht, onder bepaalde voorwaarden, passagiers en vracht te vervoeren op vluchten die verkregen of gefinancierd worden door de regering van de Verenigde Staten in het kader van de federale wet betreffende de luchtdiensten («*Fly America*»-programma).

L'annexe 4 porte sur la propriété, les investissements et le contrôle des compagnies aériennes. La législation américaine dispose qu'un étranger ne peut détenir plus de 25 % des actions à droit de vote d'une compagnie américaine et qu'il ne peut la contrôler. Dans ce cadre cependant, les dispositions de l'annexe prévoient que :

- la détention par des ressortissants d'un ou de plusieurs États membres de 25 % des actions avec droit de vote et/ou de 49,9 % du capital total d'un transporteur aérien des États-Unis n'est pas considérée en soi comme constitutive d'un contrôle dudit transporteur;
- la détention par des ressortissants d'un ou de plusieurs États membres de 50 % ou plus du capital total d'un transporteur aérien des États-Unis n'est pas présumée constituer un contrôle dudit transporteur;
- l'Union européenne peut se réservé le droit de limiter les investissements en actions avec droit de vote, réalisés par des ressortissants des États-Unis dans des compagnies européennes;
- les États-Unis ne pourront s'opposer aux activités de transporteurs aériens d'un État tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ces transporteurs serait détenu par des investisseurs ressortissants de l'Union européenne.
- les États-Unis ne mettront pas en cause les services aériens assurés par des compagnies aériennes qui seraient contrôlées par des ressortissants des pays de l'Espace aérien commun européen (EACE) non-membres de l'Union.

L'annexe 5 définit les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie ont le droit de conclure des accords de franchisage ou de marque, conformément à l'article 10.

*
* *

Le Conseil d'État a donné son avis le 28 mars 2012 (avis n° 51.034/4).

Le Conseil d'État remarque qu'aucun des documents qui lui ont été transmis ne permet d'établir que la procédure d'évaluation d'incidence visée par la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, plus spécialement l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence, a été suivie et que l'auteur de l'avant-projet veillera à l'accomplissement de cette formalité.

Bijlage 4 handelt over eigendom van, investering in en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen. De Amerikaanse wetgeving stelt dat buitenlandse onderdanen niet meer dan 25 % van de aandelen met stemrecht van een Amerikaanse maatschappij in eigendom mogen hebben en dat het verboden is voor buitenlandse onderdanen de feitelijke zeggenschap over een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij te hebben. De bijlage bepaalt verder het volgende :

- de eigendom door onderdanen van een Lidstaat of Lidstaten van 25 % van de aandelen met stemrecht en/of 49,9 % van alle aandelen van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij wordt op zich niet beschouwd als zeggenschap over die maatschappij;
- de eigendom door onderdanen van een Lidstaat of Lidstaten van 50 % of meer van alle aandelen van een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij wordt op zich niet beschouwd als zeggenschap over die maatschappij;
- de Europese Unie kan zich het recht voorbehouden om investeringen in aandelen met stemrecht in communautaire luchtvaartmaatschappijen door onderdanen van de Verenigde Staten te beperken;
- de Verenigde Staten zullen zich niet mogen verzetten tegen de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen van een derde land, omdat een wezenlijk deel van de eigendom van die maatschappijen bij investeerders, onderdanen van de Europese Unie, berust;
- de Verenigde Staten zullen zich niet verzetten tegen luchtdiensten die worden uitgevoerd door luchtvaartmaatschappijen waarover onderdanen van landen die deel uitmaken van de ECCA, maar niet van de Europese Unie, de feitelijke zeggenschap hebben.

Bijlage 5 stelt de voorwaarden vast voor het sluiten van franchise- of brandingovereenkomsten door de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij, overeenkomstig

*
* *

De Raad van State heeft zijn advies gegeven op 28 mars 2012 (Advies nr. 51.034/4).

De Raad van State merkt op dat geen van de documenten die aan haar werden doen toegekomen, toelaat om vast te stellen dat de procedure van de effectbeoordeling bedoeld door de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling, meerbepaald het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzakelijkheid van de uitvoering van een effectbeoordeling, gevuld werd en dat de steller van het voorontwerp erover moet waken dat die vormvereiste wordt vervuld.

En accommodant la remarque du Conseil d'État, un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence a encore été effectué. L'examen préalable conclut qu'une évaluation d'incidence n'est pas requise.

*Le vice-premier ministre et ministre
des Affaires étrangères, du Commerce extérieur
et des Affaires européennes,*

Didier REYNDERS.

*La vice-première ministre et ministre
de l'Intérieur;*

Joëlle MILQUET.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,
adjoint à la ministre de l'Intérieur;*

Melchior WATHELET.

Tegemoetkomend aan de opmerking van de Raad van State werd er alsnog een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzakelijkheid van de uitvoering van een effectbeoordeling gedaan. Het voorafgaand onderzoek concludeert dat een effectbeoordeling niet nodig is.

*De vice-eerste minister en minister
van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel
en Europese Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De vice-eerste minister en minister
van Binnenlandse Zaken,*

Joëlle MILQUET.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,*

Melchior WATHELET.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, de Notre vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, Notre vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et Notre secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

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

Donné à Bruxelles, le 9 juillet 2012.

ALBERT

Par le Roi :

*Le vice-premier ministre et ministre
des Affaires étrangères, du Commerce extérieur
et des Affaires européennes,*

Didier REYNDERS.

*La vice-première ministre et ministre
de l'Intérieur;*

Joëlle MILQUET.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.*

Op de voordracht van Onze vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, van Onze vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en van Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, Onze vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken en Onze staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

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

Art. 2

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

Gegeven te Brussel, 9 juli 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

*De vice-eerste minister en minister
van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel
en Europese Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De vice-eerste minister en minister
van Binnenlandse Zaken,*

Joëlle MILQUET.

*Le secrétaire d'État à la Mobilité,
adjoint à la ministre de l'Intérieur,*

Melchior WATHELET.

*De staatssecretaris voor Mobiliteit,
toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken,*

Melchior WATHELET.

ACCORD

de transport aérien.

LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE (ci-après dénommés « les États-Unis »),

d'une part, et

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

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

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

et la COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE,

d'autre part,

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

OVEREENKOMST

inzake luchtvervoer.

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

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 BONDREPUBLIEK 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-BRITTANIË EN NOORD-IERLAND,

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

en de EUROPESE GEMEENSCHAP,

anderzijds;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1^{er}

Définitions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2

Possibilité de concurrence loyale et équitable

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. «Grondgebied», voor de Verenigde Staten de landgebieden (vasteland en eilanden), binnwateren en binnenzeeën onder haar soevereiniteit of rechtsbevoegdheid, en voor de Europese Gemeenschap en haar lidstaten de landgebieden (vasteland en eilanden), binnewateren 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 opschoring 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-, luchtnavigatie- 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.

ARTICLE 3

Octroi de droits

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

- a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales à des fins non commerciales;
 - c) le droit d'exploiter des services aériens internationaux entre des points situés sur les routes suivantes :
 - i) dans le cas des transporteurs des États-Unis (ci-après dénommés « transporteurs des États-Unis ») : à partir de points en deçà des États-Unis, via les États-Unis et des points intermédiaires, vers tout point ou tous points d'un ou plusieurs États membres et au-delà; pour les services tout-cargo, entre tout État membre et tout point ou tous points (y compris dans tout autre État membre);
 - ii) dans le cas des transporteurs de la Communauté européenne et de ses États membres (ci-après dénommés « transporteurs communautaires ») : à partir de points en deçà des États membres, via les États membres et des points intermédiaires, vers tout point ou tous points des États-Unis et au-delà; pour les services tout-cargo, entre les États-Unis et tout point ou tous points; pour les services mixtes, entre tout point ou tous points des États-Unis et tout point ou tous points de tout membre de l'Espace aérien commun européen (ci-après dénommé « l'EACE ») à la date de la signature du présent accord; et
 - d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.
2. Chaque transporteur aérien peut, sur l'un quelconque ou l'ensemble de ses vols et à sa convenance :
- a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;
 - c) desservir les points en deçà, les points intermédiaires et au-delà, et les points situés sur le territoire des parties, dans toute combinaison et n'importe quel ordre;
 - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
 - e) transférer du trafic de l'un quelconque de ses aéronefs vers l'un quelconque de ses autres aéronefs, en tout point;
 - f) desservir des points en deçà de tout point de son territoire avec ou sans changement d'aéronef ou de numéro de vol, et proposer ces services au public en tant que services directs;
 - g) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
 - h) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et
 - i) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci;
- sans limitation de direction ou d'ordre géographique et sans perte daucun droit de transporter du trafic autorisé par ailleurs en vertu du présent accord.

ARTIKEL 3

Verlening van rechten

1. Elke Partij verleent de andere Partij de volgende rechten voor het verrichten van internationaal luchtvervoer door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij :

- a) het recht om zonder te landen over haar grondgebied te vliegen;
 - b) het recht om op haar grondgebied te landen voor andere dan verkeersdoeleinden;
 - c) het recht om internationaal luchtvervoer te verrichten tussen punten op de volgende routes :
 - i) voor luchtvaartmaatschappijen van de Verenigde Staten (hierna « Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen » genoemd), vanaf punten achter de Verenigde Staten via de Verenigde Staten en tussenliggende punten naar een punt of punten in een lidstaat of lidstaten en daarbuiten; en voor vrachtdienst tussen een lidstaat en een punt of punten (inclusief in andere lidstaten);
 - ii) voor luchtvaartmaatschappijen van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (hierna « communautaire luchtvaartmaatschappijen » genoemd) vanaf punten achter de lidstaten via de lidstaten en tussenliggende punten naar een punt of punten in de Verenigde Staten en daarbuiten; en voor vrachtdienst tussen de Verenigde Staten en een punt of punten; en voor gecombineerde diensten, tussen een punt of punten in de Verenigde Staten en een punt of punten in een staat die lid is van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte (hierna « ECAA » genoemd), vanaf de datum van ondertekening van deze Overeenkomst; en
 - d) de overige in deze overeenkomst gespecificeerde rechten.
2. Iedere luchtvaartmaatschappij kan bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze :
- a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
 - b) verschillende vluchtnummers combineren binnen de exploitatie van één luchtvaartuig;
 - c) achterliggende, tussenliggende en verder gelegen punten en punten op de grondgebieden van de Partijen bedienen in elke combinatie en in iedere volgorde;
 - d) landingen op een punt of punten overslaan;
 - e) op iedere willekeurige punt transfer van verkeer van een van haar luchtvaartuigen naar een ander doen plaatsvinden;
 - f) punten achter enige punt op haar grondgebied bedienen, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en deze diensten aanbieden en bij het publiek bekendmaken als doorgaande diensten;
 - g) een tussenlanding maken op iedere punt binnen of buiten het grondgebied van elk van beide Partijen;
 - h) doorvoervluchten verrichten via het grondgebied van de andere Partij; en
 - i) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren ongeacht de herkomst van dit verkeer;
- zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht om verkeer te verrichten dat anderszins toelaatbaar is krachtens deze Overeenkomst.

3. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent sous réserve que :

a) dans le cas des transporteurs des États-Unis, à l'exception des services tout-cargo, le transport fasse partie d'un service desservant les États-Unis, et

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 4

Autorisation

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

a) dans le cas d'un transporteur aérien des États-Unis, une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ce transporteur aérien soient entre les mains des États-Unis, de

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 vliegtuigtypes die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij wordt, c.q. worden gebruikt, noch eist zij indiening van dienstregelingen, programma's voor chartervluchten of operationele plannen door luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij, tenzij dit mag worden geëist in verband met de douane of om technische, bedrijfs- of milieu- (overeenkomstig artikel 15) redenen onder gelijke voorwaarden overeenkomstig artikel 15 van het Verdrag.

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

6. Geen enkele bepaling in deze Overeenkomst wordt geacht :

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

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

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

ARTIKEL 4

Verlening van vergunningen

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

a) waar het een Amerikaanse luchtvaartmaatschappij betreft, een aanmerkelijk deel van de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over die luchtvaartmaatschappij berusten bij de

ressortissants des États-Unis, ou des deux à la fois, et que le transporteur soit titulaire d'une licence de transporteur aérien des États-Unis et ait son principal établissement sur le territoire des États-Unis;

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

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

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

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.

ARTICLE 5

Révocation d'une autorisation d'exploitation

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

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

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

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

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

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

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, sub c), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel ingestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de andere Partij.

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

ARTICLE 6**Questions complémentaires en rapport avec la propriété, les investissements et le contrôle**

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

ARTICLE 7**Respect des dispositions législatives et réglementaires**

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

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

ARTICLE 8**Sécurité**

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

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

ARTIKEL 6**Andere kwesties in verband met eigendom, investering en zeggenschap**

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

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

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

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

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

ARTICLE 9

Sûreté

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

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

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

4. Chaque partie veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour assurer la protection des aéronefs, pour inspecter les passagers, les équipages, leurs bagages de soute et leurs bagages à main, ainsi que le fret et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et ce proportionnellement à l'augmentation de la

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 verzakking 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 noedsituaties 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

menace. Chaque partie convient que les dispositions relatives à la sûreté requises par l'autre partie pour le départ et durant le séjour sur son territoire doivent être observées. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande émanant de l'autre partie en vue d'instituer des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

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

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

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

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

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

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

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 achtung 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 gegrondte 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 noodzituatie dit vereist, kan een Partij reeds vóór het verstrijken van de termijn van 15 dagen tussentijdse maatregelen nemen.

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

ARTICLE 10

Activités commerciales

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

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

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

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

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

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

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

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer les recettes locales excédant les dépenses effectuées sur place à partir du territoire de l'autre partie et à

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) Onvermindert onderstaande paragraaf b) heeft iedere luchtvaartmaatschappij met betrekking tot de grondafhandeling op het grondgebied van de andere Partij :

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

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

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

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

5. Iedere luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, plaatselijke inkomsten die de ter plaatse uitgegeven bedragen te boven gaan, in te wisselen en over te maken vanuit het

destination de son territoire national ou, sauf dispositions contraires aux dispositions législatives et réglementaires applicables, du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés promptement, sans restrictions ni impositions, au taux de change courant à la date à laquelle le transporteur présente sa demande initiale de transfert.

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

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

- a) tout transporteur aérien des parties;
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers; et
- c) un transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays;

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

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

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

- a) tout transporteur aérien des parties; et
- b) tout transporteur aérien d'un pays tiers;

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

10. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre des services aériens internationaux, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point situé sur le territoire des parties ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous douane, conformément aux dispositions

grondgebied van de andere Partij naar het eigen grondgebied en, tenzij dit niet strookt met de algemeen geldende wet- of regelgeving, het land of de landen van haar keuze. De inwisseling en overmaking dient onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de wisselkoers die geldt voor lopende transacties en de overmaking op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Niettegenstaande enige andere bepaling van deze Overeenkomst is het de luchtvaartmaatschappijen en indirekte 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

législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté par voie de surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et aux installations douanières des aéroports. Les transporteurs peuvent choisir d'effectuer eux-mêmes leurs opérations de transport de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport combiné par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

ARTICLE 11

Droits de douane et taxes

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

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

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

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

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

d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, introduits ou fournis sur le territoire d'une partie et embarqués à bord d'un aéronef en partance appartenant à un transporteur aérien de l'autre partie assurant des services aériens internationaux, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur

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

ARTIKEL 11

Douanerechten en -heffingen

1. Luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere Partij voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt, alsook hun normale uitrustingstukken, gronduitrusting, motorbrandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, reserveonderdelen (motoren inbegrepen), boordvoorradden (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) boordvoorradden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere Partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis dat wordt gemaakt over het grondgebied van de Partij waar zij aan boord zijn genomen;

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

c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een Partij voor gebruik door een voor internationaal luchtvervoer gebruikte 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

la partie du vol effectuée au-dessus du territoire de la partie dans laquelle ils ont été embarqués à bord.

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

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

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

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

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

ARTICLE 12

Redevances d'usage

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

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

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 ledien 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 ledien 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, sub *b*), van richtlijn 2003/96/EG van 27 oktober 2003 toe te passen, bestudeert het Gemengd comité die kwestie overeenkomstig lid 4, sub *e*), van artikel 18 van deze Overeenkomst.

7. Een Partij kan namens haar luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de hulp van de andere Partij inroepen om een vrijstelling te verkrijgen van belastingen, rechten, lasten en kosten die door nationale en plaatselijke overheden of autoriteiten worden opgelegd met betrekking tot de in de ledien 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-, luchtnavigatie- en luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten en diensten op de luchthaven of binnen het luchthavensysteem weerspiegelen, maar niet te boven gaan. Deze lasten mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De faciliteiten en diensten waarover belasting wordt geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend.

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

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

ARTICLE 13

Tarifs

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

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 :

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

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

ARTICLE 14

Subventions et aides d'État

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

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

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

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

ARTIKEL 13

Prijzen

1. De prijzen voor de overeenkomstig deze Overeenkomst geëxploiteerde luchtvvervoerdiensten 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 luchtvvervoer 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 luchtvvervoer.

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

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

ARTICLE 15

Environnement

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

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

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

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

ARTICLE 16

Protection des consommateurs

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

ARTICLE 17

Systèmes informatisés de réservation

1. Les fournisseurs de systèmes informatisés de réservation (SIR) en activité sur le territoire d'une des parties ont le droit

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

4. Krachtens dit artikel aan de orde gestelde kwesties kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op kapitaalinjecties, kruissubsidiëring, schenkingen, waarborgen, eigendom, belastingverluchting 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 uitvoering van de in deze Overeenkomst vervatte rechten te evalueren, en indien bedoelde maatregelen worden aangenomen, passende stappen te ondernemen om dergelijke nadelige gevolgen te verzachten.

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

4. Indien een Partij van mening is dat een zaak waarbij milieubescherming met betrekking tot de luchtvaart in het geding is, problemen oplevert voor de toepassing van 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 boekingssystemen

1. Op het grondgebied van een Partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen (CRS) zijn gerechtigd om

d'installer leurs SIR, de les entretenir et de les mettre à la libre disposition des agences de voyage ou des voyagistes dont l'activité principale consiste à distribuer des produits liés aux voyages sur le territoire de l'autre partie, à condition que ces SIR soient conformes aux exigences réglementaires en vigueur de l'autre partie.

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

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

ARTICLE 18

Comité mixte

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

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

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

4. Le comité mixte développe également la coopération :

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

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

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

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

hun CRS in te voeren, in stand te houden en vrij ter beschikking te stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat in de distributie van reisproducten op het grondgebied van de andere Partij, mits het CRS voldoet aan alle desbetreffende wettelijke voorschriften van de andere Partij.

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

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

ARTIKEL 18

Het Gemengd Comité

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

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

3. Het Gemengd Comité toetst, uiterlijk op zijn eerste jaarlijkse bijeenkomst en daarna indien nodig, de algemene 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 mededingingsvooraanstaande, onder meer op het gebied van de geautomatiseerde boekingssystemen, en de sociale gevolgen van de uitvoering van de Overeenkomst.

4. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door :

a) het stimuleren van gedachtwisselingen 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) en prenant des décisions par consensus concernant toute question relative à l'application de l'article 11, paragraphe 6;

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

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

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

i) en prenant par consensus les décisions visées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, et à l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe 4.

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

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

ARTICLE 19

Arbitrage

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

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

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

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

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

f) vóór het verstrijken van het eerste een jaar van voorlopige toepassing, 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 voordeelen 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 twintig dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke Partij een scheidsrechter. Binnen vijfenvijftig 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 dertig dagen na ontvangst van het desbetreffend verzoek. Indien de voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie een onderdaan is van de Verenigde Staten of van een lidstaat, verricht de vicevoorzitter van die Raad met de meeste aanciënniteit die niet om die reden ongeschikt wordt geacht, de benoeming(en).

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 20

Concurrence

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

3. Tenzij anders overeengekomen, bepaalt het scheidsgerecht de grenzen van zijn rechtsbevoegdheid overeenkomstig deze Overeenkomst en stelt het zijn procedurerregels 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 terzake te volgen procedures bepaalt.

4. Tenzij anders overeengekomen of op last van het scheidsgerecht

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 20

Mededinging

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

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

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

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

ARTICLE 21

Négociations en vue d'une seconde étape

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

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

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

3. Les parties examinent les progrès qu'elles ont accomplis dans la conclusion d'un accord de seconde étape au plus tard dix-huit mois à compter de la date à laquelle les négociations doivent commencer conformément au paragraphe 1^{er}. Si aucun accord de seconde étape n'est atteint par les parties dans les douze mois qui suivent le début de cet examen, chaque partie se réserve le droit de suspendre des droits prévus dans le présent accord. Une telle suspension ne prend pas effet avant le début de la saison IATA (Association internationale du transport aérien) qui commence au plus tôt douze mois après la date à laquelle la notification de la suspension est donnée.

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

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

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

ARTIKEL 21

Tweede fase van de onderhandelingen

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

2. Daartoe dienen de volgende punten, die voor één Partij of voor beide Partijen van prioritaar 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.

ARTICLE 22

Relations avec d'autres accords

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

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

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

ARTICLE 23

Désignation

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

ARTICLE 24

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

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

ARTICLE 25

Application provisoire

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

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

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

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 opgeschorst, uitgezonderd het bepaalde in deel 2 van Bijlage 1.

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

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

ARTIKEL 23

Beëindiging

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

ARTIKEL 24

Registratie bij de ICAO

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

ARTIKEL 25

Voorlopige toepassing

Hangende de inwerkingtreding overeenkomstig artikel 26 :

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

2) kan een Partij te allen tijde de andere Partij langs diplomatische 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.

ARTICLE 26

Entrée en vigueur

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

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

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

*
* *

ARTIKEL 26

Inwerkingtreding

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

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

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

*
* *

ANNEXE 1Section 1^{re}

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

l) République italienne : accord de transport aérien, avec protocole et échange de notes, signé à Rome le 22 juin 1970; modifié le 25 octobre 1988; protocole d'accord y afférent signé le

BIJLAGE 1

Deel 1

Zoals bepaald in artikel 22 van deze Overeenkomst worden de volgende bilaterale overeenkomsten tussen de Verenigde Staten en de lidstaten opgeschorst 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)).

1. 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

27 septembre 1990; modifications de l'accord de 1970 et du protocole d'accord de 1990 conclues le 22 novembre et le 23 décembre 1991; modifications de l'accord de 1970 et du protocole de 1990 conclues le 30 mai et le 21 octobre 1997; accord complétant l'accord de 1970 conclu le 30 décembre 1998 et le 2 février 1999.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 vluchttarieven 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 vluchttarieven voor de Noord-Atlantische Oceaan, gesloten op 2 en 9 november 1978; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 4 december 1980; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 20 februari 1985; overeenkomst tot wijziging van artikel 7, Bijlage 2 en Bijlage 5 van de overeenkomst van 1977, gesloten op 25 mei 1989; overeenkomst betreffende wijzigingen van de overeenkomst van 1977, beëindiging van de arbitrage tussen de VS en het VK betreffende de gebruikersbelastingen op Heathrow Airport en het verzoek om arbitrage dat door het Verenigd Koninkrijk is ingediend in zijn ambassadenota nr. 87 van 13 oktober 1993 en regeling van de zaken die tot deze procedure hebben geleid, gesloten op 11 maart 1994; overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst van 1977, gesloten op 27 maart 1997.

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

Section 2

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

Section 3

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

Section 4

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

a) i) Chaque transporteur des États-Unis ou communautaire peut exploiter trois vols sans escale entre les États-Unis et Dublin pour chaque vol sans escale qu'il exploite entre les États-Unis et Shannon. Ce droit à des vols sans escale à destination/au départ de Dublin repose sur la moyenne des vols effectués au cours de toute la période de transition qui s'étale sur trois saisons. Un vol est considéré comme un vol sans escale à destination/au départ de Dublin, ou comme un vol sans escale à destination/au départ de Shannon si l'aéroport correspondant constitue le premier point d'entrée en Irlande ou le dernier point de sortie de l'Irlande.

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

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

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

Deel 2

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

Deel 3

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

Deel 4

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

a. i) Iedere Amerikaanse en communautaire luchtvaartmaatschappij mag drie non-stop vluchten tussen de Verenigde Staten en Dublin uitvoeren voor iedere non-stop vlucht die de luchtvaartmaatschappij uitvoert tussen de Verenigde Staten en Shannon. Dit recht op non-stop vluchten van/naar Dublin is gebaseerd op een over de gehele overgangsperiode van drie seizoenen genomen vluchtgemiddelde. Een vlucht wordt geacht een non-stop vlucht van/naar Dublin of een non-stop vlucht van/naar Shannon te zijn naar gelang van het eerste punt van binnenkomst in, of het laatste punt van vertrek uit Ierland.

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

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

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

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.

*
* *

*
* *

ANNEXE 2**Concernant la coopération sur les questions de concurrence dans le secteur des transports aériens****Article 1^{er}**

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

Article 2**Objet**

Cette coopération a pour objet :

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

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

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

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

Article 3**Définitions**

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

BIJLAGE 2**Betreffende Samenwerking met betrekking tot mededingingskwesties in de luchtvervoerssector****Artikel 1**

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

Artikel 2**Doel**

Het doel van deze samenwerking is :

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

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

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

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

Artikel 3**Definities**

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

Article 4

Domaines de coopération

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 4

Samenwerkingsgebieden

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

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

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

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

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

a) Wat het Department of Transportation betreft : i) procedures voor de beoordeling van aanvragen tot goedkeuring van overeenkomsten en andere samenwerkingsregelingen tussen luchtvaartmaatschappijen op het gebied van internationaal luchtvervoer, in het bijzonder met het oog op antitrustimmunititeit voor volgens het recht van de Verenigde Staten en de Europese Gemeenschap opgerichte luchtvaartmaatschappijen, en ii) ontvangst door het Department of Transportation van een joint venture-overeenkomst overeenkomstig paragraaf 41720 van Titel 49 van de United States Code; en

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

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

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

Article 5

Utilisation et divulgation d'informations

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

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

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

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

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

Article 6

Mise en œuvre

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

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

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

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

*
* *

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 verschafft gemachtigd is om de informatie te ontvangen. Iedere Deelnemer waarschuwt systematisch de andere Deelnemer wanneer informatie waarvan uitwisseling tijdens besprekingen of op enige andere wijze wordt voorgesteld, mogelijkerwijs tijdens een openbare procedure moet worden onthuld.

3) Indien een Deelnemer overeenkomstig deze bijlage aan de andere Deelnemer vertrouwelijke informatie verschafft 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.

*
* *

ANNEXE 3**Concernant les services de transport achetés par les pouvoirs publics des États-Unis**

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

*
* *

BIJLAGE 3**Betreffende door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer**

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

*
* *

ANNEXE 4**Concernant des questions complémentaires en rapport avec la propriété, les investissements et le contrôle****Article 1^{er}****Propriété des transporteurs aériens d'une partie**

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

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

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

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

et

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

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

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

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

Article 2**Propriété et contrôle des transporteurs aériens d'un État tiers**

1. Aucune des parties n'exerce les droits pouvant découler d'accords conclus avec un pays tiers en matière de services aériens

BIJLAGE 4**Betreffende Andere kwesties in verband met eigendom, investering en zeggenschap****Artikel 1****Eigendom van luchtvaartmaatschappijen van een Partij**

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

a. eigendom door onderdanen van een lidstaat of lidstaten van

1) ten hoogste 25 % van de aandelen met stemrecht; en/of

2) ten hoogste 49,9 % van alle aandelen

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

en

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

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

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

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

Artikel 2**Eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van derde landen**

1. Geen enkele Partij oefent rechten waarover zij beschikt op grond van overeenkomsten inzake luchtdiensten met een derde

pour refuser, révoquer, suspendre ou limiter des autorisations ou des agréments d'un transporteur aérien dudit pays tiers au motif qu'une part substantielle de la propriété de ce transporteur aérien est entre les mains de l'autre partie, de ses ressortissants, ou des deux à la fois.

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

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

Article 3

Contrôle des transporteurs aériens

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

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

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

*
* *

land, uit om ten aanzien van luchtvaartmaatschappijen van dat derde land machtigingen of vergunningen te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken omdat een wezenlijk deel van de eigendom van die maatschappij bij de andere Partij, haar onderdanen, of bij beide berust.

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

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

Artikel 3

Zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen

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

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

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

*
* *

Appendice de l'annexe IV

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

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

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

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

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

*
* *

Aanhangsel bij Bijlage 4

1. In de Verenigde Staten moeten alle aanvragen van Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen tot het verkrijgen van een certificaat, vrijstelling of vergunning voor pendelvluchten vergezeld gaan van nationaliteitsbewijzen. De oorspronkelijke aanvraag van een vergunning wordt op een officiële openbare rol geplaatst en in het openbaar behandeld samen met de door de aanvrager en andere belanghebbende partijen ingediende stukken. Het ministerie van Vervoer (*Department of Transportation* (DoT)) neemt een definitieve beslissing aan de hand van een bevelschrift dat gebaseerd is op het officiële openbare verslag van de zaak, met inbegrip van de stukken die vertrouwelijk zijn behandeld. Een zaak betreffende « 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 precedenten die onder meer een weerspiegeling vormen van de veranderende aard van de financiële markten en investeringsstructuren, en de bereidheid van het DoT om nieuwe benaderingen van buitenlandse investeringen, die in overeenstemming zijn met de Amerikaanse wetgeving, in overweging te nemen. Het DoT werkt samen met de aanvragers om de voorgestelde investeringsvormen te beoordelen en hen bij te staan bij het opstellen van transacties die volledig in overeenstemming zijn met de nationaliteitswetgeving van de VS, en de aanvragers plegen regelmatig overleg met personeelsleden van het DoT alvorens hun aanvragen op te stellen. Medewerkers van het DoT kunnen op enig tijdstip voor de aanvang van een officiële procedure nationaliteitskwesties of andere aspecten van de voorgestelde transactie bespreken en, in voorkomend geval, voorstellen doen met betrekking tot alternatieven die ervoor zorgen dat de voorgestelde transactie voldoet aan de in de VS geldende nationaliteitsvereisten.

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

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

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

*
* *

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

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

- a) utiliser et afficher une marque ou une appellation propre au franchiseur, y compris les stipulations sur la zone géographique dans laquelle la marque ou l'appellation peut être utilisée;
- b) afficher sur l'aéronef du franchisé les couleurs et le logo de la marque du franchiseur, y compris l'affichage, de façon bien visible, d'une telle marque ou appellation ou d'un tel logo ou signe d'identification analogue sur ses aéronefs ou sur les uniformes de son personnel;
- c) utiliser et afficher la marque, l'appellation ou le logo sur les installations et équipements aéroportuaires du franchisé ou dans le cadre de ces installations et équipements;
- d) appliquer des normes de service à la clientèle conçues à des fins de commercialisation;
- e) appliquer des normes de service à la clientèle conçues pour protéger l'intégrité de la marque de la franchise;
- f) prévoir des frais de licence en fonction de conditions commerciales standard;
- g) prévoir la participation à des programmes de fidélisation pour grands voyageurs, y compris l'accumulation des bénéfices; et
- h) prévoir dans l'accord de franchise ou de marque le droit du franchiseur ou du franchisé de dénoncer l'accord et de retirer la marque, à condition que des ressortissants des États-Unis ou des États membres conservent le contrôle du transporteur aérien des États-Unis ou de la Communauté respectivement.

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

*
* *

BIJLAGE 5**Betreffende Franchising en branding**

1. De luchtvaartmaatschappijen van de Partijen mogen niet worden belet om franchise- of brandingovereenkomsten te sluiten, daaronder begrepen het vaststellen van voorwaarden inzake merkbescherming en aangelegenheiten 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 franchise-merk;
- 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.

*
* *

Déclaration commune

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

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

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 gescreimd en waarvan de ondertekening is gepland op 30 april 2007, in andere talen moet worden geauthentiseerd, overeenkomstig ofwel de desbetreffende briefwisseling, vóór de ondertekening van de overeenkomst ofwel, bij besluit van het Gemengd Comité, na de ondertekening van de overeenkomst.

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

**AVANT-PROJET DE LOI
SOUMIS À L'AVIS
DU CONSEIL D'ÉTAT**

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, faits à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

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

* * *

**VOORONTWERP VAN WET
VOOR ADVIES VOORGELEGD
AAN DE RAAD VAN STATE**

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, gedaan te Brussel op 25 april 2007 en te Washington op 30 april 2007.

Artikel 1

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

Art. 2

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

* * *

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 51.034/4
DU 28 MARS 2012**

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 5 mars 2012, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi « portant assentiment à l'Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part, faits à Bruxelles le 25 avril 2007 et à Washington le 30 avril 2007 », a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

FORMALITÉS PRÉALABLES

Une loi du 30 juillet 2010, entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2011 (1), a inséré dans la loi du 5 mai 1997 « relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable » des dispositions relatives à l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable.

Le législateur a défini l'« évaluation d'incidence » comme étant « l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable, c'est-à-dire la méthode permettant d'étudier les éventuels effets sociaux, économiques et environnementaux, ainsi que les effets sur les recettes et les dépenses de l'État, à court, à moyen et à long terme, en Belgique et à l'étranger, d'une politique proposée avant que la décision finale ne soit prise » (2).

Le système suivant a été mis en place :

1^o en principe, tout avant-projet de loi, tout projet d'arrêté royal et tout projet de décision soumis à l'approbation du Conseil des ministres doivent donner lieu à un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence (3); les seuls cas dans lesquels un tel examen préalable ne doit pas avoir lieu sont ceux qui sont appelés à être fixés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres (4), qui, à ce jour, en l'état des textes publiés au *Moniteur belge*, n'a pas été pris;

(1) Selon son article 4, la loi du 30 juillet 2010 « modifiant la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable en ce qui concerne l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable » entre en vigueur le premier jour du douzième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*. Cette publication étant intervenue le 14 octobre 2010, il en résulte que la loi du 30 juillet 2010 est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 2011.

(2) Article 2, 9^o, de la loi du 5 mai 1997.

(3) Article 19/1, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 5 mai 1997. L'article 19/1, § 2, de la loi du 5 mai 1997 charge le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de cet examen préalable. À ce jour, aucun arrêté ayant un pareil objet n'a été publié au *Moniteur belge*.

(4) Article 19/1, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi du 5 mai 1997.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
Nr. 51.034/4
van 28 MAART 2012**

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 5 maart 2012 door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Europese Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet « houdende instemming met de Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar Lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds, gedaan te Brussel op 25 april 2007 et te Washington op 30 april 2007 », heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1^o, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het vervangen is bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voormelde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

Bij een wet van 30 juli 2010, die op 1 oktober 2011 in werking is getreden (1), zijn in de wet van 5 mei 1997 « betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling » bepalingen betreffende de duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling ingevoegd.

De wetgever heeft de « effectbeoordeling » gedefinieerd als « duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling, zijnde de methode voor het bestuderen van mogelijke sociale, economische en leefmilieu-effecten, alsmede de effecten op de inkomsten en de uitgaven van de Staat, van een voorgesteld beleid op korte, middellange en lange termijn in en buiten België vooraleer de uiteindelijke beslissing wordt genomen » (2).

In dat kader is de volgende regeling ingevoerd :

1^o in principe moet elk voorontwerp van wet, elk ontwerp van koninklijk besluit en elk voorstel van beslissing dat ter goedkeuring aan de Ministerraad moet worden voorgelegd aanleiding geven tot een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren (3); de enige gevallen waarin zo een voorafgaand onderzoek niet hoeft plaats te vinden, zijn die welke moeten worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad (4), welk besluit bij de huidige stand van de teksten die in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn, nog niet uitgevaardigd is;

(1) Volgens artikel 4 van de wet van 30 juli 2010 « tot invoering van een duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling in de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling » « treedt (deze wet) in werking op de eerste dag van de twaalfde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* ». Doordat de wet van 30 juli 2010 is bekendgemaakt op 14 oktober 2010, volgt daaruit dat deze wet in werking is getreden op 1 oktober 2011.

(2) Artikel 2, 9^o, van de wet van 5 mei 1997.

(3) Artikel 19/1, § 1, eerste lid, van de wet van 5 mei 1997. Bij artikel 19/1, § 2, van de wet van 5 mei 1997 wordt de Koning ermee belast dat voorafgaand onderzoek te regelen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Tot op heden is nog geen besluit met een dergelijk onderwerp in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

(4) Artikel 19/1, § 1, tweede lid, van de wet van 5 mei 1997.

2° lorsqu'il apparaît, au terme de l'examen préalable, qu'une évaluation d'incidence est requise, il doit alors être procédé à cette évaluation (1);

3° le respect de la procédure ainsi prescrite conditionne, selon le cas, le dépôt du projet de loi devant les Chambres législatives, l'adoption du projet d'arrêté royal ou l'approbation du projet de décision par le Conseil des ministres (2).

En l'espèce, aucun des documents transmis au Conseil d'État ne permet d'établir que la procédure décrite ci-dessus a été suivie, plus spécialement l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence.

Il revient au demandeur d'avoir de veiller au bon accomplissement de cette formalité préalable.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET

Selon l'exposé des motifs (3) :

« Le Conseil (Transports) a marqué, le 22 mars 2007, un accord politique sur le texte [de l'Accord]. À cette occasion, des États membres ont obtenu que la date d'application provisoire de l'accord soit reportée du 28 octobre 2007, comme initialement prévu, au 30 mars 2008.

L'accord a été signé le 30 avril 2007 lors du sommet Union européenne/États-Unis ».

Il s'agit de la mise en œuvre de l'article 25 du traité auquel l'avant-projet porte assentiment.

Dans l'avis 45.971/3 donné le 24 février 2009 sur un avant projet devenu le décret (flamand) du 30 avril 2009 portant assentiment au même accord (4), la section de législation a formulé l'observation suivante :

« Krachtens artikel 25, 1), van de Overeenkomst komen de Partijen « hangende de inwerkingtreding » overeen om de Overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008. Het gaat derhalve om een voorlopige toepassing in afwachting van de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevuld nadat zij de instemming van het betrokken Parlement hebben verkregen (5).

Met een voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt vooruit gelopen op de instemming ermee van het Vlaams Parlement en wordt het Parlement voor de keuze gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekraftigen, ofwel in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te ordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

(1) Article 19/2 de la loi du 5 mai 1997. Cette disposition charge le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de l'évaluation d'incidence. À ce jour, aucun arrêté ayant un pareil objet n'a été publié au *Moniteur belge*.

(2) Article 19/3 de la loi du 5 mai 1997.

(3) Exposé des motifs, le déroulement des négociations, alinéa 2.

(4) Doc. parl., VI. Parl. 2008-2009, n° 2161/1, pp. 29-32.

(5) Note de bas de page 2 de l'avis cité « Alhoewel artikel 167, § 3, de la Grondwet enkel betrekking heeft op de verdragen waarin aangelegenheden worden geregeld die uitsluitend tot de gemeenschaps- en gewestbevoegdheid behoren, geldt de erin opgenomen regel, gelet op de onderlinge samenhang tussen de paragrafen 2 tot 4 van dat artikel, eveneens ten aanzien van de zogenaamde « gemengde » verdragen. »

2° wanneer uit het voorafgaand onderzoek blijkt dat een effectbeoordeling vereist is, dient de voormelde beoordeling te worden uitgevoerd (1);

3° de naleving van de aldus voorgeschreven procedure is een voorwaarde, naargelang het geval, voor het indienen van een wetsontwerp bij de Wetgevende Kamers, voor het uitvaardigen van een koninklijk besluit of voor het goedkeuren van een voorstel van beslissing door de Ministerraad (2).

In casu kan uit geen enkel stuk dat aan de Raad van State overgezonden is, opgemaakt worden of de hiervoren beschreven procedure gevolgd is, meer in het bijzonder of vooraf onderzocht is of het noodzakelijk is een effectbeoordeling uit te voeren.

De adviesaanvrager dient erop toe te zien dat dit voorafgaand vormvereiste naar behoren vervuld is.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

In de memorie van toelichting (3) staat het volgende vermeld :

« De (Vervoer) Raad gaf zijn politiek akkoord over de tekst [van de Overeenkomst] op 22 maart 2007. Tegelijkertijd werd de eerdere voorlopige vastgelegde toepassingsdatum van 28 oktober 2007 naar 30 maart 2008 verschoven.

De overeenkomst werd tijdens de Top EU-VS op 30 april 2007 ondertekend. »

Het gaat om de tenuitvoerlegging van artikel 25 van het verdrag waaraan met het voorontwerp instemming wordt verleend.

In advies 45.971/3, gegeven op 24 februari 2009 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het Vlaams decreet van 30 april 2009 houdende instemming met dezelfde overeenkomst (4), heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt :

« Krachtens artikel 25, 1), van de Overeenkomst komen de Partijen « hangende de inwerkingtreding » overeen om de Overeenkomst toe te passen met ingang van 30 maart 2008. Het gaat derhalve om een voorlopige toepassing in afwachting van de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevuld nadat zij de instemming van het betrokken Parlement hebben verkregen (5).

Met een voorlopige toepassing van de Overeenkomst wordt vooruit gelopen op de instemming ermee van het Vlaams Parlement en wordt het Parlement voor de keuze gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekraftigen, ofwel in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de Overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit is een beperking op het recht van het Vlaams Parlement om vrij te ordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

(1) Artikel 19/2 de wet van 5 mei 1997. Bij deze bepaling wordt de Koning ermee belast de effectbeoordeling te regelen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Tot op heden is geen besluit met een dergelijk onderwerp in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

(2) Artikel 19/3 van de wet van 5 mei 1997.

(3) Memorie van toelichting, verloop van de onderhandelingen, tweede alinea.

(4) Parl.St. VI.Parl. 2008-09, nr. 2161/1, 29-32.

(5) Voetnoot 2 van het geciteerde advies « Alhoewel artikel 167, § 3, de la Grondwet enkel betrekking heeft op de verdragen waarin aangelegenheden worden geregeld die uitsluitend tot de gemeenschaps- en gewestbevoegdheid behoren, geldt de erin opgenomen regel, gelet op de onderlinge samenhang tussen de paragrafen 2 tot 4 van dat artikel, eveneens ten aanzien van de zogenaamde « gemengde » verdragen. »

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden (1).

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden bepalingen betreffende de voorlopige toepassing in een verdrag op te nemen. Thans kan enkel worden aangeraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien ».

Cette observation vaut également pour l'avant-projet examiné.

La chambre était composée de

M. P. LIÉNARDY, président de chambre.

MM. J. JAUMOTTE et S. BODART, conseillers d'État.

M. S. VAN DROOGHENBROECK, assesseur de la section de législation.

Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

Le greffier,

C. GIGOT.

Le président,

P. LIÉNARDY.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomene wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden (1).

Het verdient dan ook aanbeveling in de toekomst te vermijden bepalingen betreffende de voorlopige toepassing in een verdrag op te nemen. Thans kan enkel worden aangeraden de parlementaire instemmingsprocedure zo snel mogelijk te starten en te voltooien.»

Die opmerking geldt eveneens voor het voorliggende voorontwerp.

De kamer was samengesteld uit

De heer P. LIÉNARDY, kamervoorzitter.

De heren J. JAUMOTTE en S. BODART, staatsraden.

De heer S. VAN DROOGHENBROECK, assessor van de afdeling Wetgeving.

Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIÉNARDY.

De griffier,

C. GIGOT.

De voorzitter,

P. LIÉNARDY.

(1) *Note de bas de page 3 de l'avis cité :* Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is.

(1) *Voetnoot 3 van het geciteerde advies :* Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is.