

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

**JAARGANG 2010 Nr. 211**

---

---

A. TITEL

*Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese  
Gemeenschap en haar lidstaten;  
(met Bijlagen)  
Brussel, 17 december 2009*

B. TEKST<sup>1)</sup>

**Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada en de Europese  
Gemeenschap en haar lidstaten**

Luchtvervoersovereenkomst tussen Canada enerzijds,  
en  
De Republiek Oostenrijk,  
Het Koninkrijk België,  
De Republiek Bulgarije,  
De Republiek Cyprus,  
De Republiek Tsjechië,  
Het Koninkrijk Denemarken,  
De Republiek Estland,

---

<sup>1)</sup> De Bulgaarse, de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Italiaanse, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Poolse, de Portugese, de Roemeense, de Sloveense, de Slowaakse, de Spaanse, de Tsjechische en de Zweedse tekst zijn niet afgedrukt.

Het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift is nog niet ontvangen. In de tekst kunnen derhalve onjuistheden voorkomen die in een volgend Tractatenblad zullen worden gecorrigeerd.

De Republiek Finland,  
De Franse Republiek,  
De Bondsrepubliek 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 Republiek Slowakije,  
De Republiek Slovenië,  
Het Koninkrijk Spanje,  
Het Koninkrijk Zweden,  
Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,

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

en de Europese Gemeenschap, anderzijds;

Canada en de lidstaten die partij zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opgesteld in Chicago, samen met de Europese Gemeenschap;

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

Wensende hun belangen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen;

Het belang erkennende van efficiënt luchtvervoer voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

Wensende de luchtdiensten te verbeteren;

Wensende de hoogste graad van veiligheid en beveiliging op het gebied van luchtvervoer te garanderen;

Vastbesloten de mogelijke voordelen van samenwerking op het gebied van regelgeving te verwezenlijken en, voor zover praktisch haalbaar, harmonisering van regels en benaderingen tot stand te brengen;

De belangrijke potentiële baten erkennende die kunnen voortvloeien uit concurrerende luchtdiensten en levensvatbare luchtdienstsectoren;

Wensende een concurrerende omgeving voor luchtdiensten te bevorderen, erkennende dat potentiële voordelen niet kunnen worden verwezenlijkt zonder gelijke concurrentievoorwaarden voor luchtvaartmaatschappijen;

Wensende hun luchtvaartmaatschappijen eerlijke en gelijke kansen te bieden om de in deze Overeenkomst bedoelde diensten te verlenen;

Wensende de voordelen voor passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen en luchthavens, hun werknemers en anderen die er indirect baat bij hebben, te maximaliseren;

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

Nota nemende van het belang van het beschermen van de consument en het aanmoedigen van een passend niveau van consumentenbescherming in het kader van luchtdiensten;

Nota nemende van het belang van kapitaal voor de luchtvaartsector om de verdere ontwikkeling van luchtdiensten mogelijk te maken;

Wensende een overeenkomst inzake luchtvervoer te sluiten, ter aanvulling op het vermelde Verdrag;

Zijn als volgt overeengekomen:

## Artikel 1

### *Titels en definities*

1. De in deze Overeenkomst gebruikte titels dienen enkel ter referentie.

2. Tenzij anders is bepaald, wordt voor de toepassing van deze Overeenkomst verstaan onder:

a. „luchtvaartautoriteiten”: alle autoriteiten of personen die door de partijen zijn gemachtigd om de in deze Overeenkomst uiteengezette taken uit te voeren;

b. „luchtdiensten”: geregelde luchtdiensten op de in deze Overeenkomst gespecificeerde routes voor het gescheiden of gecombineerde vervoer van passagiers en goederen, inclusief post;

c. „Overeenkomst”: de onderhavige Overeenkomst en de daaraan gehechte bijlagen, en alle eventuele wijzigingen van de Overeenkomst of de bijlagen;

d. „luchtvaartmaatschappij”: een overeenkomstig artikel 3 van deze Overeenkomst aangewezen en gemachtigde luchtvaartmaatschappij;

e. „partij”: Canada of de lidstaten en de Europese Gemeenschap, samen of afzonderlijk;

f. „Verdrag”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in Chicago, en alle bijlagen die krachtens artikel 90 van dat Verdrag zijn vastgesteld en alle wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag uit hoofde van de artikelen 90 en 94 van het Verdrag, voor zover die bijlagen en wijzigingen door Canada en de lidstaten zijn goedgekeurd; en

g. „grondgebied”: voor Canada: het land (het vasteland en de eilanden), de binnenwateren en de territoriale wateren, zoals vastgelegd in de binnenlandse wetgeving, inclusief het luchtruim boven deze gebieden; voor de lidstaten van de Europese Gemeenschap: het land (het vasteland en de eilanden), de binnenwateren en de territoriale wateren waarop het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap van toepassing is en onder de in dat Verdrag en de daarop volgende instrumenten vastgestelde voorwaarden, inclusief het luchtruim boven deze gebieden; de toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar doet geen afbreuk aan de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, noch aan het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de maatregelen van de Europese Gemeenschap inzake de luchtvaart, die met ingang van 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Cordoba is aangenomen.

## Artikel 2

### *Verlening van rechten*

1. Elke partij verleent de andere partij de volgende rechten voor het verrichten van 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. voor zover toegestaan bij deze Overeenkomst: het recht om, tijdens de in deze Overeenkomst gespecificeerde verbindingen, op haar grond-

gebied te landen voor het, afzonderlijk of gecombineerd, ophalen of afzetten van passagiers en bagage, inclusief post; en

d. de anderszins in deze Overeenkomst vermelde rechten.

2. Elke partij verleent ook de in lid 1, onder a) en b), van dit artikel gespecificeerde rechten aan de andere partij voor andere dan de in artikel 3 van deze Overeenkomst (Aanwijzing, vergunning en intrekking) bedoelde luchtvaartmaatschappijen van de andere partij.

### Artikel 3

#### *Aanwijzing, vergunning en intrekking*

1. De door de ene partij afgegeven licenties of andere vormen van vergunning voor het uitvoeren van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst worden door de andere partij als een aanwijzing in het kader van deze Overeenkomst beschouwd. Op verzoek van de luchtvaartautoriteiten van de ene partij, controleren de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, die de licentie of andere vorm van vergunning hebben afgegeven, de status van die licentie of vergunning.

2. Bij ontvangst van een aanvraag van een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de ene partij, in de voorgeschreven vorm en op de voorgeschreven wijze, verleent de andere partij, overeenkomstig haar wetten en regels, met zo weinig mogelijk procedurele vertraging de gevraagde vergunningen en toelatingen aan die luchtvaartmaatschappij om de luchtdiensten te exploiteren, voor zover:

a. die luchtvaartmaatschappij daarvoor in aanmerking komt op basis van de wetten en regels die normaal worden toegepast door de luchtvaartautoriteiten van de partij die de vergunningen en toelatingen afgeeft;

b. die luchtvaartmaatschappij voldoet aan de wetten en regels van de partij die de vergunningen en toelatingen afgeeft;

c. in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Canada, de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berust bij onderdanen van een van de partijen, de luchtvaartmaatschappij een Canadese vergunning heeft en het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in Canada is gevestigd, onverminderd bijlage 2; in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat, de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berust bij onderdanen van een van de partijen, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland, de luchtvaartmaatschappij een communautaire vergunning heeft en het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in een lidstaat is gevestigd; en

d. de luchtvaartmaatschappij haar activiteiten uitoefent in overeenstemming met de in deze Overeenkomst vastgestelde voorwaarden.

3. Een partij mag de in lid 2 van dit artikel bedoelde vergunningen of toelatingen inhouden en de exploitatievergunningen of -toelatingen intrekken, opschorten, aan voorwaarden binden of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken wanneer die maatschappij de bepalingen van lid 2 niet naleeft of wanneer een partij heeft vastgesteld dat op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden die niet billijk en concurrerend zijn en leiden tot een aanzienlijk nadeel of aanzienlijke schade voor haar luchtvaartmaatschappijen, overeenkomstig artikel 14 (Concurrentiekader), lid 5.

4. De in lid 3 van dit artikel vermelde rechten worden enkel na overleg in het Gemengd Comité uitgeoefend, tenzij onmiddellijk optreden noodzakelijk is om inbreuken op de in lid 2 vermelde wet- en regelgeving te voorkomen of tenzij om veiligheids- of beveiligingsredenen maatregelen overeenkomstig artikel 6 (Veiligheid van de burgerluchtvaart) en artikel 7 (Beveiliging van de burgerluchtvaart) noodzakelijk zijn.

#### Artikel 4

##### *Investeringsen*

Elke partij staat toe dat onderdanen van Canada of van een lidstaat of lidstaten de volledige eigendom verkrijgen van een of meerdere van haar luchtvaartmaatschappijen, voor zover de voorwaarden van bijlage 2 van deze overeenkomst worden nageleefd.

#### Artikel 5

##### *Toepassing van de wetgeving*

Elke partij eist de naleving van:

a. haar wetten, regels en procedures met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied door luchtvaartuigen die betrokken zijn bij internationaal luchtverkeer, of met betrekking tot de exploitatie en navigatie van dergelijke luchtvaartuigen door luchtvaartmaatschappijen, bij de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit het genoemde grondgebied; en

b. haar wetten en regels met betrekking tot de toegang tot, het verblijf op of het vertrek uit haar grondgebied door passagiers, bemanningsleden en goederen, inclusief post (zoals regels met betrekking tot binnenkomst, inklaring, transit, burgerluchtvaartbeveiliging, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine), door luchtvaartmaatschappijen en door of namens dergelijke passagiers, bemanningsleden en goederen, inclusief post, bij transit, toelating tot, verblijf op en vertrek uit het genoemde grondgebied. Bij de toepassing van deze wetten en regels

moet elke partij, onder vergelijkbare omstandigheden, aan luchtvaartmaatschappijen een behandeling aanbieden die niet minder gunstig is dan die welke haar eigen of andere bij vergelijkbare internationale luchtdiensten betrokken luchtvaartmaatschappijen genieten.

## Artikel 6

### *Veiligheid van de burgerluchtvaart*

1. De partijen bevestigen nogmaals het belang van nauwe samenwerking op het gebied van veiligheid van de burgerluchtvaart. In die context zetten de partijen hun samenwerking op het gebied van luchtvaartactiviteiten verder, met name om het mogelijk te maken informatie uit te wisselen die gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de internationale luchtvaart, deel te nemen aan elkaars toezichtsactiviteiten of gezamenlijke toezichtsactiviteiten uit te voeren op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart, en om gezamenlijke projecten en initiatieven te ontwikkelen, ook met derde landen. Deze samenwerking wordt ontwikkeld in het kader van de Overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart tussen Canada en de Europese Gemeenschap gedaan te Praag op 6 mei 2009, met betrekking tot de kwesties die in die overeenkomst aan bod komen.

2. Luchtwaardigheidscertificaten, bewijzen van bevoegdheid en vergunningen die door de ene partij via haar luchtvaartautoriteiten zijn afgegeven of geldig verklaard, overeenkomstig de tussen Canada en de Europese Gemeenschap gesloten Overeenkomst inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen in die zin bevat, en die nog steeds van kracht zijn, worden door de andere partij en haar burgerluchtvaartautoriteiten als geldig erkend voor de exploitatie van de desbetreffende luchtdiensten, voor zover deze certificaten of vergunningen zijn afgegeven of geldig zijn verklaard krachtens en overeenkomstig minstens de in het verdrag vastgestelde normen.

3. Indien de voorrechten of voorwaarden van de in lid 2 bedoelde vergunningen of certificaten, die door de burgerluchtvaartautoriteiten van de ene partij zijn afgegeven aan een persoon of luchtvaartmaatschappij of met betrekking tot een luchtvaartuig dat bij de exploitatie van de luchtdiensten wordt gebruikt, een verschil toestaan dat kleiner is dan de in het verdrag vastgestelde minimumnormen, en indien dit verschil ter kennis is gebracht van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie, of indien die autoriteiten andere of strengere normen toepassen dan die welke in het verdrag zijn vastgesteld, kan de andere partij verzoeken om overleg tussen de partijen in het kader van het Gemengd Comité, ten einde de praktijk in kwestie te verduidelijken. In afwachting dat het overleg tot een consensus leidt, blijven de partijen de door de luchtvaartautoriteiten van de andere partij geldig verklaarde certificaten en vergun-

ningen erkennen, in de geest van de regeling voor wederzijdse aanvaarding van elkaars certificaten en vergunningen. Ingeval de tussen Canada en de Europese Unie gesloten Overeenkomst inzake veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Praag op 6 mei 2009, bepalingen bevat inzake wederzijdse aanvaarding van certificaten en vergunningen, past elke partij deze bepalingen toe.

4. In overeenstemming met de toepasselijke wetgeving en in het kader van de tussen Canada en de Europese Unie gesloten Overeenkomst inzake veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Praag op 6 mei 2009, streven de partijen met betrekking tot de aangelegenheden die onder die overeenkomst vallen naar wederzijdse aanvaarding van elkaars certificaten en vergunningen.

5. Een partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten mogen de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten op elk ogenblik vragen overleg te plegen over de door die luchtvaartautoriteiten gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen en -voorschriften. Indien de verzoekende partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten na dit overleg van mening zijn dat de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten niet op doeltreffende wijze veiligheidsnormen en -voorschriften op deze gebieden handhaven en toepassen die, tenzij anders is besloten, minstens gelijkwaardig zijn aan de krachtens het Verdrag vastgestelde minimumnormen, worden de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten in kennis gesteld van de gedane bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Indien de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten niet binnen vijftien (15) dagen of een andere overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen nemen, is dit voor de verzoekende partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten voldoende reden om de intrekking, opschorting of beperking van de exploitatievergunningen of technische machtigingen te vragen, of om de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die onder het veiligheidstoezicht van de andere partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten vallen, op een andere wijze op te schorten of te beperken.

6. Elke partij aanvaardt dat alle luchtvaartuigen die door of namens een luchtvaartmaatschappij van de ene partij worden geëxploiteerd, door de luchtvaartautoriteiten van de andere partij aan een platforminspectie mogen worden onderworpen wanneer zij zich op het grondgebied van die partij bevinden, teneinde de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en de bemanning en de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn apparatuur te controleren, voor zover een dergelijke controle geen onredelijke vertraging in de exploitatie van het luchtvaartuig veroorzaakt.



7. Indien de luchtvaartautoriteiten van een partij, na een platforminspectie te hebben uitgevoerd, vaststellen dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet beantwoordt aan de krachtens het verdrag vastgestelde minimumnormen, of dat op dat ogenblik de krachtens het verdrag vastgestelde veiligheidsnormen niet doeltreffend genoeg worden gehandhaafd en toegepast, stellen de luchtvaartautoriteiten van die partij de luchtvaartautoriteiten van de andere partij, die verantwoordelijk zijn voor het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert waarop de bevindingen betrekking hebben, in kennis van deze bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Indien niet binnen vijftien (15) dagen corrigerende maatregelen worden genomen, is dit voldoende reden om de exploitatievergunningen of technische machtigingen in te trekken, op te schorten of te beperken, of om de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig in kwestie exploiteert op een andere wijze op te schorten of te beperken. Hetzelfde geldt indien de toegang tot het luchtvaartuig met het oog op het uitvoeren van een platforminspectie wordt geweigerd.

8. Elke partij heeft het recht via haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten onmiddellijk actie te ondernemen, zoals het intrekken, opschorten of beperken van de exploitatievergunningen of technische machtigingen of het op een andere wijze opschorten of beperken van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, indien zij dit nodig achten om een acute bedreiging voor de burgerluchtvaartveiligheid af te wenden. Indien dit in de praktijk mogelijk is, moet de partij die deze maatregelen neemt, eerst trachten overleg te plegen met de andere partij.

9. Maatregelen die overeenkomstig de leden 5, 7 of 8 van dit artikel door een partij of haar verantwoordelijke luchtvaartautoriteiten zijn genomen, worden stopgezet zodra de redenen voor het nemen van die maatregelen zijn weggevallen.

## Artikel 7

### *Beveiliging van de burgerluchtvaart*

1. Overeenkomstig hun uit het internationaal recht voortvloeiende rechten en verplichtingen herbevestigen de partijen dat hun plicht jegens elkaar om de burgerluchtvaart te beveiligen tegen wederrechtelijke daden een integrerend deel vormt van deze Overeenkomst.

2. Zonder hun rechten en verplichtingen krachtens internationaal recht in hun algemeenheid te beperken, handelen de partijen in het bijzonder volgens de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ge-

daan te Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, gedaan te 's-Gravenhage op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 24 februari 1988, het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, gedaan te Montreal op 1 maart 1991, en alle andere multilaterale overeenkomsten inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die bindend zijn voor de partijen.

3. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatievoorzieningen, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

4. De partijen handelen overeenkomstig de bepalingen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart die door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie zijn vastgesteld in de bijlagen bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor zover deze bepalingen van toepassing zijn op de partijen. De partijen moeten 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 burgerluchtvaart. Op verzoek dient elke partij de andere partij in kennis te stellen van verschillen tussen haar regels en praktijken en de in de bijlagen bij het verdrag vastgestelde normen inzake burgerluchtvaartbeveiliging, voor zover deze verschillen de normen overtreffen of aanvullen en relevant zijn voor de exploitanten van de andere partij. Elke partij mag de andere partij op elk ogenblik verzoeken om overleg te plegen over deze verschillen; dit overleg dient binnen een redelijke termijn plaats te vinden.

5. Met volledige inachtneming en wederzijdse erkenning van de soevereiniteit van staten, stemt elke partij ermee in dat de in lid 4 van dit artikel vermelde exploitanten van luchtvaartuigen mogen worden verplicht om de in dat lid bedoelde bepalingen inzake burgerluchtvaartbeveiliging na te leven, welke door de andere partij worden vereist voor aankomst op, vertrek uit of verblijf op het grondgebied van die partij. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied passende maatregelen worden toegepast om de luchtvaartuigen te beschermen en om de beveiliging te waarborgen.

ligingscontroles van passagiers, bemanningsleden, bagage, handbagage, goederen, post en boordvoorraad uit te voeren vóór het aan boord gaan en het laden.

6. De partijen komen overeen te streven naar wederzijdse erkenning van elkaars beveiligingsnormen en nauw samen te werken, op wederzijdse basis, inzake kwaliteitscontrole. Voor zover van toepassing, en op basis van de beslissingen die afzonderlijk door de partijen worden genomen, komen de partijen eveneens overeen de basisvoorwaarden vast te stellen voor het toepassen van eenmalige veiligheidscontroles („one-stop security”) voor vluchten tussen het grondgebied van de partijen; dit betekent dat transferpassagiers, transferbagage en/of transfergoederen niet opnieuw worden gecontroleerd. Hiertoe stellen de partijen administratieve regelingen vast die het mogelijk maken overleg te plegen over bestaande of geplande maatregelen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart, en samen te werken en informatie te delen over de kwaliteitscontrolemaatregelen die zij toepassen. De ene partij raadpleegt de andere over geplande beveiligingsmaatregelen die relevant zijn voor exploitanten die zijn gevestigd op het grondgebied van de andere partij bij deze administratieve regelingen.

7. Voor zover dit in de praktijk mogelijk is, gaat elke partij in op redelijke verzoeken van de andere partij om bijzondere beveiligingsmaatregelen te nemen teneinde een bedreiging door een specifieke vlucht of een reeks vluchten af te wenden.

8. De partijen komen overeen samen te werken inzake beveiligingsinspecties die zij uitvoeren op hun eigen grondgebied of op dat van de andere partij, via het opzetten van mechanismen, inclusief administratieve regelingen, voor de wederzijdse uitwisseling van informatie over de resultaten van deze beveiligingsinspecties. De partijen komen overeen in te gaan op verzoeken om als waarnemer deel te nemen aan beveiligingsinspecties die door de andere partij worden uitgevoerd.

9. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatievoorzieningen zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een einde te maken aan het incident of de dreiging.

10. Als een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat de andere partij is afgeweken van de bepalingen van dit artikel, kan die partij, via haar verantwoordelijke autoriteiten om overleg verzoeken. Het overleg moet van start gaan binnen vijftien (15) dagen na ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen vijftien (15) dagen na de start van

het overleg geen akkoord wordt bereikt, is dit voor de partij die om het overleg heeft verzocht voldoende reden om de vergunningen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of aan passende voorwaarden te onderwerpen. In noodgevallen, of om verdere niet-naleving van de bepalingen van dit artikel te voorkomen, mag de partij die van mening is dat de andere partij van de bepalingen van dit artikel is afgeweken, op elk ogenblik passende voorlopige maatregelen nemen.

11. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid van het vervoer, bevestigen de partijen dat, wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige economische en operationele gevolgen voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten dient in te schatten en, bij het bepalen welke maatregelen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden, voor zover de wet dit toelaat.

## Artikel 8

### *Douanerechten, -belastingen en -heffingen*

1. Voor zover haar nationale wetten en regels dit toelaten, stelt elke partij, op basis van wederkerigheid, de luchtvaartuigen die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij voor internationaal luchtvervoer worden gebruikt, hun normale uitrustingsstukken, brandstof, smeermiddelen, verbruikbare technische voorraden, gronduitrusting, reserveonderdelen (motoren inbegrepen), boordvoorraden (met inbegrip van, maar niet beperkt tot artikelen als voedingsmiddelen, dranken, tabak 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 internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvoertuigen, vrij van alle invoerbepalingen, onroerend goed- en vermogensbelasting, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en heffingen die worden opgelegd door de partijen en niet gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening.

2. Voor zover haar nationale wetten en regels dit toelaten, verleent elke partij, op basis van wederkerigheid, ook vrijstelling van de belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, voor:

a. boordvoorraden die worden ingevoerd in 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 over het genoemde grondgebied;

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, alsook computerapparatuur en -onderdelen voor de afhandeling van passagiers of goederen of voor het uitvoeren van veiligheidscontroles;

c. motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied; en

d. gedrukt materiaal, inclusief vliegtuigtickets, ticketomslagen, vrachtbrieven en bijbehorend reclamemateriaal dat gratis door de luchtvaartmaatschappij wordt verspreid.

3. De normale uitrustingsstukken van een luchtvaartuig en het materiaal en de voorraden die normaal worden meegenomen aan boord van een luchtvaartuig dat wordt gebruikt door een luchtvaartmaatschappij van een partij, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die andere partij worden uitgeladen. In dat geval kan het vereist zijn deze onder toezicht van de genoemde autoriteiten te plaatsen tot ze opnieuw worden uitgevoerd of tot ze op een andere wijze, in overeenstemming met de douaneregels, worden verwijderd.

4. De in dit artikel voorziene vrijstellingen gelden ook 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 van de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen naar het grondgebied van de andere partij.

5. De bepalingen van de tussen een lidstaat en Canada gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

## Artikel 9

### *Statistieken*

1. Elke partij verstrekt de andere partij de statistieken die krachtens de nationale wetten en regels van die partij vereist zijn en, op verzoek, andere beschikbare statistische informatie die redelijkerwijze vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van de luchtdiensten.

2. De partijen werken in het kader van het Gemengd Comité samen teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten, te vergemakkelijken.

#### Artikel 10

##### *Consumentenbelangen*

1. Elke partij erkent dat het belangrijk is de belangen van de consumenten te beschermen en mag maatregelen nemen of luchtvaartmaatschappijen op niet-discriminerende basis verplichten redelijke en proportionele maatregelen te nemen betreffende de volgende zaken, met inbegrip van, maar niet beperkt tot:

- a. voorschriften ter bescherming van aan luchtvaartmaatschappijen betaalde voorschotten;
- b. initiatieven ter compensatie van instapweigering;
- c. terugbetalingen aan passagiers;
- d. bekendmaking van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert;
- e. de financiële draagkracht van haar eigen luchtvaartmaatschappijen;
- f. verzekering tegen aansprakelijkheid voor verwondingen van passagiers; en
- g. het vaststellen van maatregelen inzake toegankelijkheid.

2. De partijen streven ernaar elkaar, in het kader van Gemengd Comité, te raadplegen over kwesties die van belang zijn voor de consument, inclusief geplande maatregelen, teneinde hun aanpak zoveel mogelijk op elkaar af te stellen.

#### Artikel 11

##### *Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten*

1. Bij het opstellen van regelingen inzake het gebruik van luchthavens, luchtroutes, luchtverkeersleidings- en luchtvaartnavigatiediensten, burgerluchtvaartbeveiliging, grondafhandeling en andere bijbehorende voorzieningen en diensten die op het grondgebied van een partij worden verstrekt, ziet deze partij erop toe dat deze voorzieningen en diensten ook op niet-discriminerende basis door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij kunnen worden gebruikt.

2. De partijen nemen, in de mate van het mogelijke, alle redelijke maatregelen om op basis van eerlijke en gelijke kansen de effectieve toegang tot voorzieningen en diensten te garanderen, onverminderd juridi-

sche, operationele en fysieke beperkingen, en om de transparantie van de procedures voor het verlenen van toegang te garanderen.

3. Elke partij ziet erop toe dat haar procedures, richtsnoeren en regels voor het beheer van de slots op de luchthavens op haar grondgebied op transparante, doeltreffende en niet-discriminerende wijze worden toegepast.

4. Als een partij van oordeel is dat de andere partij dit artikel niet naleeft, mag zij de andere partij in kennis stellen van haar bevindingen en om overleg verzoeken uit hoofde van artikel 17 (Gemengd Comité), lid 4.

## Artikel 12

### *Heffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten*

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van de luchtvaart- en luchtverkeersleidingsdiensten, correct, redelijk, kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. In ieder geval mogen de voorwaarden waaronder de gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, burgerluchtvaartbeveiligingsdiensten en bijbehorende voorzieningen, correct, redelijk en niet-discriminerend zijn en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Deze heffingen mogen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthavenvoorzieningen en diensten in die luchthavens of in dat systeem van luchthavens, maar mogen deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijke winst na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen 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 de heffingen worden opgelegd.

3. Iedere partij moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op zijn grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen of hun representa-

tieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken aan overleg te plegen, en moedigt de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen aan alle informatie uit te wisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen volgens de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij moedigt de bevoegde heffingautoriteiten aan de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde de autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens de wijzigingen worden doorgevoerd.

4. Tijdens arbitrageprocedures overeenkomstig artikel 21 (Arbitrage) wordt geen enkele partij geacht een bepaling van dit artikel te hebben overtreden, tenzij:

a. die partij nalaat binnen een redelijke termijn een evaluatie uit te voeren van de heffing of praktijk waartegen de andere partij een klacht heeft ingediend; of

b. die partij, na de evaluatie, nalaat alle in haar macht liggende stappen te nemen om een heffing of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

### Artikel 13

#### *Commercieel kader*

1. Elke partij geeft de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij eerlijke en gelijke gelegenheid om de luchtdiensten waarop deze Overeenkomst betrekking heeft, aan te bieden.

#### *Capaciteit*

2. Elke partij staat alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij toe de frequentie en capaciteit te bepalen van de luchtdiensten die zij, in het kader van deze Overeenkomst, op basis van commerciële marktoverwegingen aanbieden. Geen van beide partijen legt eenzijdig beperkingen op met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de diensten of het vliegtuigtype of de vliegtuigtypes die door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden geëxploiteerd, noch eist zij dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij dienstregelingen, programma's voor chartervluchten of operationele plannen moeten indienen, tenzij dit vereist is om technische, operationele of ecologische redenen (lokale luchtkwaliteit en geluidshinder), onder gelijke voorwaarden overeenkomstig artikel 15 van het verdrag.



### *Codesharing*

3. a. Onverminderd de regelgevende voorschriften die elke partij normaal op dergelijke activiteiten toepassen, mag elke luchtvaartmaatschappij van de andere partij toetreden tot coöperatieve regelingen met het oog op:

- i. het verlenen van luchtdiensten op de gespecificeerde routes door het verkopen van vervoer onder eigen code met betrekking tot vluchten die worden geëxploiteerd door Canada of door lidstaten en/of door een derde land; en/of een aanbieder van oppervlakte- (land- of zee-)vervoer in een willekeurig land,
- ii. het verrichten van vervoer onder de code van een andere luchtvaartmaatschappij, voor zover die andere luchtvaartmaatschappij de toestemming van de luchtvaartautoriteiten van een partij heeft gekregen om onder haar eigen code vervoer te verkopen op vluchten die door een luchtvaartmaatschappij van een partij worden geëxploiteerd.

b. Een partij mag alle luchtvaartmaatschappijen die bij codesharing-regelingen betrokken zijn, verplichten houder te zijn van de vergunning voor de onderliggende route.

c. Een partij mag de toestemming voor de in lid 3, onder a), punt (i), van dit artikel vermelde codesharingdiensten niet weigeren op grond van het feit dat de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert niet het recht heeft om vervoer te verrichten onder de codes van andere luchtvaartmaatschappijen.

d. De partijen verplichten alle luchtvaartmaatschappijen die bij codesharingregelingen zijn betrokken, om de passagiers met betrekking tot elk deel van de reis in kennis te stellen van de identiteit van de exploitant en van de vervoerswijze.

### *Grondafhandeling*

4. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij die op haar grondgebied actief zijn toestemming om:

a op basis van wederkerigheid zelf de grondafhandeling op haar grondgebied te verzorgen of, indien zij dit verkiezen, de grondafhandelingsdiensten volledig of gedeeltelijk te laten uitvoeren door een agent die door de bevoegde autoriteiten van de partij gemachtigd is om dergelijke diensten te verlenen; en

b. grondafhandelingsdiensten te verzorgen voor andere luchtvaartmaatschappijen die op dezelfde luchthaven actief zijn, voor zover zij hiertoe gemachtigd zijn en dit verenigbaar is met de toepasselijke wet- en regelgeving.

5. Alleen om redenen die in de eerste plaats betrekking hebben op de veiligheid of beveiliging van de luchthaven mogen fysieke of operationele beperkingen worden opgelegd aan de uitoefening van de in lid 4,

onder a) en b), vermelde rechten. Deze beperkingen moeten uniform worden toegepast, onder voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die beschikbaar zijn voor luchtvaartmaatschappijen of landen die op het ogenblik dat de beperkingen worden opgelegd bij soortgelijke internationale luchtdiensten zijn betrokken.

*Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen*

6. Elke partij staat toe dat:

a. de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, op basis van wederkerigheid, haar vertegenwoordigers, commerciële managers, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel het recht op toegang tot en verblijf op haar grondgebied verleent, voor zover dit nodig is voor de diensten die deze luchtvaartmaatschappijen aanbieden;

b. de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij deze personeelsbehoefte invullen met eigen personeel of door gebruik te maken van de diensten van een andere organisatie, onderneming of luchtvaartmaatschappij die op haar grondgebied actief is en gemachtigd is dergelijke diensten te verlenen aan andere luchtvaartmaatschappijen; en

c. de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij hun kantoren vestigen op haar grondgebied, met het oog op de promotie en verkoop van luchtvervoer en bijbehorende activiteiten.

7. Elke partij eist dat de vertegenwoordigers en personeelsleden van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij haar wet- en regelgeving naleven. Overeenkomstig die wet- en regelgeving:

a. moet elke partij zo snel mogelijk de nodige arbeidsvergunningen, bezoekersvisa of soortgelijke documenten afgeven aan de in lid 6 bedoelde vertegenwoordigers en personeelsleden; en

b. moet elke partij de goedkeuring van aanvragen voor werkvergunningen van personeelsleden die gedurende hoogstens negentig (90) dagen bepaalde tijdelijke taken uitvoeren, vergemakkelijken en bespoedigen.

*Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen*

8. Elke partij staat toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:

a. zich op haar grondgebied rechtstreeks of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, via hun agenten bezighouden met de verkoop van luchtvervoer in de munteenheid van haar grondgebied of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, in vrij inwisselbare munteenheden van andere landen; het staat iedereen vrij dit vervoer te kopen in de door die luchtvaartmaatschappijen aanvaarde munteenheden;

- b. de lokale kosten, waaronder brandstofkosten, op haar grondgebied betalen in de lokale munteenheid of, naar goeddunken van de luchtvaartmaatschappijen, in vrij inwisselbare munteenheden; en
- c. de bedragen die zij door de normale uitoefening van hun activiteiten verkrijgen, op verzoek omwisselen en naar het buitenland overmaken. De omwisseling en overmaking worden zonder beperkingen of vertragingen toegestaan tegen de wisselkoersen voor lopende transacties die op de markt gelden op het ogenblik dat het verzoek om overmaking wordt ingediend en mogen niet worden belast, met uitzondering van de normale heffingen die banken in rekening brengen voor dergelijke transacties.

### *Intermodale diensten*

9. Elke partij staat toe dat luchtvaartmaatschappijen:

- a. die gecombineerde diensten voor passagiersvervoer aanbieden, gebruik maken van land- of maritiem vervoer in combinatie met luchtdiensten. De luchtvaartmaatschappijen mogen deze gecombineerde diensten aanbieden op basis van regelingen met aanbieders van land- of maritiem vervoer, of ze mogen het land- of maritiem vervoer zelf uitvoeren;
- b. die goederenvervoer exploiteren, het luchtvervoer zonder beperking combineren met land- of maritiem vervoer van goederen van of naar een willekeurig punt op het grondgebied van de partijen of van derde landen, met inbegrip van het vervoer naar en van alle luchthavens met douanevoorzieningen, en inclusief, indien van toepassing, douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften; ongeacht of het luchtvervoer dan wel land- of maritiem vervoer betreft, moeten deze goederen toegang krijgen tot de douaneprocedures en -voorzieningen; de luchtvaartmaatschappijen mogen zelf het land- of maritiem vervoer van goederen verzorgen, overeenkomstig de nationale wetten en regels die betrekking hebben op dat vervoer, of dit vervoer aanbieden op basis van regelingen met andere aanbieders van land- of maritiem vervoer, waaronder ook luchtvaartmaatschappijen uit andere landen; en
- c. die intermodale diensten voor vrachtvervoer exploiteren, zowel het luchtvervoer als het land- of maritiem vervoer tegen één prijs aanbieden, voor zover de passagiers en expediteurs correcte feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dit vervoer.

### *Prijzen*

10. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging. Geen van de partijen zal eenzijdig actie ondernemen tegen de invoering of handhaving van een prijs voor internationaal vervoer naar of vanaf haar grondgebied.

11. De partijen eisen niet dat de prijzen bij de luchtvaartautoriteiten worden ingediend.

12. De partijen staan de luchtvaartautoriteiten toe onderling overleg te plegen over kwesties als, maar niet beperkt tot, niet-correcte, onredelijke of discriminerende prijzen.

#### *Geautomatiseerde boekingsystemen*

13. De partijen passen op eerlijke en niet-discriminerende wijze hun respectieve wetten en regels toe met betrekking tot de werking van geautomatiseerde boekingsystemen op hun grondgebied.

#### *Franchising en branding*

14. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten verlenen overeenkomstig een franchising- of brandingregeling met bedrijven, waaronder luchtvaartmaatschappijen, voor zover de luchtvaartmaatschappij die de luchtdiensten aanbiedt houder is van de passende routevergunning, aan de voorwaarden van de nationale wetten en regels is voldaan, en de luchtvaartautoriteiten daarvoor goedkeuring hebben verleend.

#### *Wet Leasing*

15. Met het oog op het verlenen van de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten, en voor zover de luchtvaartmaatschappij die de luchtdiensten aanbiedt en de exploitant van het desbetreffende luchtvaartuig houder zijn van de passende vergunningen, mogen de luchtvaartmaatschappijen van de partijen die onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten aanbieden door gebruik te maken van luchtvaartuigen en bemanningen van andere luchtvaartmaatschappijen, inclusief maatschappijen uit andere landen, voor zover de luchtvaartautoriteiten daarvoor toestemming verlenen. Met het oog op de toepassing van deze alinea hoeven de luchtvaartmaatschappijen die de luchtvaartuigen exploiteren geen vergunning voor de onderliggende route te hebben.

#### *Chartervluchten/niet-geregelde vluchten*

16. De bepalingen die zijn uiteengezet in de artikelen 4 (Investeringen), 5 (Toepassing van de wetgeving), 6 (Veiligheid van de burgerluchtvaart), 7 (Beveiliging van de burgerluchtvaart), 8 (Douanerechten, -belastingen en -heffingen), 9 (Statistieken), 10 (Consumentenbelangen), 11 (Beschikbaarheid van luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten), 12 (Heffingen voor luchthavens en luchtvaartvoorzieningen en -diensten), 13 (Commercieel kader), 14 (Concurrentiekader), 15 (Luchtverkeersbeheer), 17 (Gemengd Comité) en 18 (Milieu) van deze

Overeenkomst, zijn eveneens van toepassing op door de ene partij geëxploiteerde chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten naar of van het grondgebied van de andere partij.

17. Wanneer een luchtvaartmaatschappij een vergunning of toestemming vraagt om chartervluchten en andere niet-geregelde vluchten te exploiteren, moeten de partijen deze aanvraag zo snel mogelijk behandelen.

#### Artikel 14

##### *Concurrentiekader*

1. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een eerlijk en concurrerend kader voor de exploitatie van de luchtdiensten. De partijen erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is wanneer deze maatschappijen op volledig commerciële basis werken en niet door de overheid worden gesubsidieerd. Ze erkennen dat kwesties als de voorwaarden waaronder luchtvaartmaatschappijen worden geprivatiseerd, de afschaffing van concurrentieverstorende subsidies, gelijke en niet-discriminerende toegang tot luchthavenvoorzieningen en -diensten en tot geautomatiseerde boekingssystemen, cruciaal zijn voor de totstandbrenging van een billijk en concurrerend kader.

2. Als een van de partijen van mening is dat er op het grondgebied van de andere partij omstandigheden zijn die een nadelig effect hebben op een billijk en concurrerend kader en op de exploitatie van de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten door haar luchtvaartmaatschappijen, mag zij hierover opmerkingen indienen bij de andere partij. Zij kan ook om een bijeenkomst van het Gemengd Comité verzoeken. De partijen aanvaarden dat de mate waarin de in de Overeenkomst vastgestelde doelstellingen inzake concurrentie kunnen worden ondermijnd door een subsidie of andere tussenkomst, een gegronde reden is voor overleg in het Gemengd Comité.

3. Krachtens artikel 14 aan de orde gestelde kwesties kunnen bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, betrekking hebben op kapitaalinjecties, kruissubsidiëring, schenkingen, waarborgen, eigendom, belastingverlichting of -vrijstelling, bescherming tegen faillissement of verzekering door overheidsinstanties. Onverminderd artikel 14, lid 4, mag een partij, na kennisgeving door de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op federaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.

4. De partijen erkennen dat de samenwerking tussen hun concurrentieautoriteiten is vastgelegd in de „Overeenkomst tussen de regering van Canada en de Europese Gemeenschappen inzake de toepassing van hun concurrentiewetgeving”, gedaan te Bonn op 17 juni 1999.

5. Indien een partij, na overleg in het Gemengd Comité, van oordeel is dat de in artikel 14, lid 2, vermelde omstandigheden blijven bestaan en naar alle waarschijnlijkheid tot aanzienlijke nadelen of schade voor haar luchtvaartmaatschappij(en) zullen leiden, mag zij maatregelen treffen. Een partij mag krachtens deze alinea maatregelen treffen vanaf het ogenblik dat bij een besluit van het Gemengd Comité procedures en criteria voor het treffen van dergelijke maatregelen worden vastgesteld of één jaar na de datum waarop deze Overeenkomst voorlopig wordt toegepast door de partijen of in werking treedt, naargelang welk feit zich het eerst voordoet. Alle maatregelen uit hoofde van deze alinea moeten passend en proportioneel zijn en in toepassingsgebied en duur beperkt zijn tot wat strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tot de entiteit die baat heeft bij de in lid 2 vermelde omstandigheden, en laat het recht van de partijen om maatregelen te nemen uit hoofde van artikel 21 (Arbitrage) onverlet.

#### Artikel 15

##### *Luchtverkeersbeheer*

De partijen werken samen aan oplossingen voor problemen in verband met veiligheidstoezicht en beleidskwesties met betrekking tot luchtverkeersbeheer, teneinde de algemene efficiëntie te optimaliseren, de kosten te beperken, de veiligheid te verbeteren en de capaciteit van de bestaande systemen te vergroten. De partijen moedigen hun verleners van luchtvaartmaatschappijen aan om verder samen te werken op het gebied van interoperabiliteit, teneinde, waar mogelijk, de systemen van beide partijen te integreren, het milieueffect van de luchtvaart te beperken en informatie te delen.

#### Artikel 16

##### *Voortzetting van aanwijzingen en vergunningen*

1. Een luchtvaartmaatschappij uit Canada of een lidstaat die houder is van een geldige aanwijzing van haar regering, krachtens een luchtvervoersovereenkomst met Canada die wordt vervangen door de onderhavige Overeenkomst, wordt beschouwd als een luchtvaartmaatschappij die is aangewezen om luchtdiensten te verlenen.

2. Een luchtvaartmaatschappij uit Canada of een lidstaat die houder is van een vergunning of machtiging die door de luchtvaartautoriteiten

van een partij is afgegeven en op de datum van inwerkingtreding van de onderhavige Overeenkomst geldig is voor de exploitatie van de luchtdiensten, blijft in afwachting van de afgifte van een nieuwe of gewijzigde vergunning of machtiging uit hoofde van deze Overeenkomst alle in de genoemde machtiging of vergunning vermelde rechten genieten en wordt geacht uit hoofde van die machtiging of vergunning de toelating te hebben om de in de onderhavige Overeenkomst bedoelde luchtdiensten te verlenen.

3. Niets in dit artikel verbiedt dat een niet in lid 1 of 2 van dit artikel bedoelde luchtvaartmaatschappij van een partij wordt aangewezen of een vergunning krijgt om luchtdiensten te verlenen.

#### Artikel 17

##### *Gemengd Comité*

1. De partijen richten hierbij een comité op dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de partijen (hierna „Gemengd Comité” genoemd).

2. Het Gemengd Comité zal de luchtvaartautoriteiten en andere instanties die bevoegd zijn voor kwesties die onder deze Overeenkomst vallen, aanwijzen en contacten tussen hen vergemakkelijken.

3. Het Gemengd Comité komt bijeen voor zover dit nodig is, doch ten minste eenmaal per jaar. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.

4. Een partij kan ook vragen om een bijeenkomst van het Gemengd Comité om oplossingen te vinden voor vragen met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst en voor problemen die door de andere partij aan de orde zijn gesteld. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders beslissen.

5. Het Gemengd Comité neemt beslissingen indien dit uitdrukkelijk bepaald is in de Overeenkomst.

6. Het Gemengd Comité moedigt samenwerking tussen de partijen aan en neemt elke kwestie met betrekking tot de toepassing of werking van deze Overeenkomst in overweging, inclusief maar niet beperkt tot:

a. de herziening van marktvoorwaarden voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten;

b. de uitwisseling van informatie die betrekking heeft op deze Overeenkomst, inclusief het verlenen van advies met betrekking tot wijzigingen van de nationale wetgeving en het binnenlands beleid;

c. het in overweging nemen van mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van de Overeenkomst, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;

d. de aanbeveling van voorwaarden, procedures en wijzigingen die vereist zijn voor nieuwe lidstaten om partij te worden bij deze Overeenkomst; en

e. de bespreking van kwesties met betrekking tot investeringen, eigendom en zeggenschap en de bevestiging van het feit dat de voorwaarden voor de geleidelijke openstelling van de in bijlage 2 van deze Overeenkomst vermelde verkeersrechten zijn vervuld.

7. Het Gemengd Comité moedigt samenwerking aan en ondersteunt uitwisselingen op deskundigenniveau over wet- of regelgevende initiatieven.

8. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.

9. Alle besluiten van het Gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen.

## Artikel 18

### *Milieu*

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvervoersbeleid.

2. Onverminderd de rechten en plichten van de partijen uit hoofde van de nationale wetgeving en de Overeenkomst, heeft elke partij binnen haar soeverein rechtsgebied het recht om passende maatregelen te nemen en toe te passen teneinde het milieueffect van het luchtvervoer te beperken, voor zover die maatregelen zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

3. De partijen erkennen dat, bij de ontwikkeling van het internationaal luchtvaartbeleid, de kosten en baten van maatregelen ter bescherming van het milieu zorgvuldig moeten worden afgewogen. Wanneer een partij voorgestelde milieumaatregelen overweegt, dient zij de mogelijke nadelige gevolgen daarvan voor de uitoefening van de in deze Overeenkomst vervatte rechten te evalueren, en indien bedoelde maatregelen worden aangenomen, passende stappen te ondernemen om dergelijke nadelige gevolgen te verzachten.



4. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu en de economie, en te garanderen dat eventuele mitigerende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.

5. Bij de vaststelling van milieumaatregelen moeten de door de internationale luchtvaartorganisaties in de bijlage bij het Verdrag opgenomen milieunormen voor de luchtvaart worden gevolgd, tenzij mededeling is gedaan van verschillen.

6. De partijen raadplegen elkaar over milieukwesties, inclusief niet-geplande maatregelen die waarschijnlijk een aanzienlijk effect zullen hebben op de onder deze Overeenkomst vallende internationale luchtdiensten, teneinde hun aanpak zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen. De raadplegingen starten binnen 30 dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek, of na een onderling overeengekomen termijn.

#### Artikel 19

##### *Arbeidskwesties*

1. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze Overeenkomst op de arbeidsomstandigheden, de werkgelegenheid en de werkomstandigheden.

2. Elke partij mag verzoeken om een vergadering van het bij artikel 17 opgericht Gemengd Comité teneinde de in lid 1 van dit artikel vermelde arbeidskwesties te bespreken.

#### Artikel 20

##### *Internationale samenwerking*

De partijen mogen het bij artikel 17 opgericht Gemengd Comité bijeenroepen over kwesties met betrekking tot:

- a. luchtvervoer en internationale organisaties;
- b. mogelijke ontwikkelingen in de luchtvervoersrelaties tussen de partijen en andere landen; en
- c. tendensen op het gebied van bilaterale of multilaterale regelingen, inclusief, voor zover mogelijk, voorstellen betreffende de opstelling van gecoördineerde standpunten op deze gebieden.

## Artikel 21

*Arbitrage*

1. Wanneer tussen de partijen een geschil ontstaat over de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, moeten ze dit in de eerste plaats trachten op te lossen via formeel overleg in het Gemengd Comité. Dit formeel overleg moet zo snel mogelijk plaatsvinden en, onverminderd artikel 17, lid 4, binnen een termijn van hoogstens 30 dagen na de datum waarop een van de partijen van de andere partij een schriftelijk verzoek heeft ontvangen waarin naar dit artikel wordt verwezen, tenzij de partijen een andere beslissing hebben genomen.

2. Als het geschil niet binnen 60 dagen na ontvangst van het verzoek om formeel overleg is opgelost, kan het, met instemming van de partijen, ter beslissing worden voorgelegd aan een persoon of orgaan. Indien de partijen hier niet mee instemmen, wordt het geschil op verzoek van één van beide partijen voorgelegd aan de arbitrage door een rechtbank van drie scheidsrechters, overeenkomstig de hieronder beschreven procedures.

3. Binnen 30 dagen na ontvangst van een verzoek om arbitrage benoemt elke partij een onafhankelijke scheidsrechter. Binnen een termijn van 45 dagen bereiken deze twee door de partijen aangestelde scheidsrechters overeenstemming over de aanstelling van een derde scheidsrechter. Indien een van de partijen nalaat binnen de genoemde periode een scheidsrechter aan te stellen, of als de derde scheidsrechter niet binnen de gespecificeerde termijn wordt aangesteld, kan de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie door elke partij worden verzocht om, naar gelang van het geval, een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen. Als de voorzitter dezelfde nationaliteit heeft als een van de partijen, wordt de aanstelling verricht door de vicevoorzitter van de raad met de meeste anciënniteit die niet om deze reden ongeschikt wordt bevonden. De derde scheidsrechter moet in alle gevallen een onderdaan van een derde land zijn, optreden als voorzitter van de rechtbank en bepalen waar de arbitrage zal plaatsvinden.

4. De rechtbank stelt haar eigen procedureregels en agenda vast.

5. In afwachting van een definitieve uitspraak kan de rechtbank, op verzoek van een partij, de andere partij vragen voorlopige verzachtende maatregelen te nemen.

6. De rechtbank streeft ernaar binnen 180 dagen na ontvangst van het verzoek om arbitrage een schriftelijke beslissing te nemen. De beslissing van de meerderheid van de rechtbank prevaleert.

7. Indien de rechtbank oordeelt dat er schending is geweest van deze Overeenkomst en indien de verantwoordelijke partij de schending niet ongedaan maakt of niet binnen 30 dagen na mededeling van de beslissing van de rechtbank overeenstemming bereikt met de andere partij over een voor beiden bevredigende oplossing, dan kan de andere partij de toepassing van vergelijkbare uit deze Overeenkomst voortvloeiende voordelen opschorten tot een oplossing gevonden is voor het geschil.

8. De uitgaven van de rechtbank worden eerlijk gespreid over de partijen bij het geschil.

9. Met het oog op de toepassing van dit artikel handelen de Europese Gemeenschap en de lidstaten samen.

## Artikel 22

### *Wijzigingen*

Alle wijzigingen van deze Overeenkomst mogen door de partijen samen worden overeengekomen op basis van raadplegingen die overeenkomstig artikel 17 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst zijn gehouden. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig het bepaalde in artikel 23 (Inwerkingtreding en voorlopige toepassing).

## Artikel 23

### *Inwerkingtreding en voorlopige toepassing*

1. Deze Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle nodige procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling wijzen de Europese Gemeenschap en lidstaten het secretariaat-generaal van de Raad aan. Canada bezorgt de aan de Europese Gemeenschap en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota('s) aan het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en het secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie bezorgt de diplomatieke nota's van de Europese Gemeenschap en haar lidstaten aan Canada. 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.

2. Onverminderd het bepaalde in lid 1 van dit artikel stemmen de partijen ermee in deze Overeenkomst voorlopig toe te passen conform het nationale recht van de partijen, vanaf de eerste dag van de maand vol-

gende op de datum van de laatste nota waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de nationale procedures voor de voorlopige toepassing van deze Overeenkomst.

#### Artikel 24

##### *Beëindiging*

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk mededelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling moet tegelijk ook naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties worden gestuurd. Deze Overeenkomst eindigt één (1) jaar na de datum waarop de andere partij de kennisgeving heeft ontvangen, tenzij de kennisgeving van de beëindiging vóór het verstrijken van deze termijn in overleg wordt ingetrokken. Indien de andere partij de ontvangst van de kennisgeving niet bevestigt, wordt de kennisgeving geacht veertien (14) dagen na de ontvangst van de kennisgeving door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties te zijn ontvangen.

#### Artikel 25

##### *Registratie van de Overeenkomst*

Deze Overeenkomst en eventuele wijzigingen daarvan worden bij de inwerkingtreding ervan bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties geregistreerd, conform artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties. Zodra de registratie is bevestigd door de secretariaten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en de Verenigde Naties, wordt de andere partij van de registratie op de hoogte gesteld.

#### Artikel 26

##### *Verhouding tot andere overeenkomsten*

1. Indien de partijen partij worden bij een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere internationale intergouvernementele organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen welke invloed de bepalingen van die multilaterale overeenkomst of dat multilaterale besluit hebben op de onderhavige Overeenkomst en of deze met het oog hierop moet worden herzien.

2. Gedurende de periode van voorlopige toepassing overeenkomstig artikel 23 (Inwerkingtreding en voorlopige toepassing), lid 2, van deze Overeenkomst worden de in bijlage 3 van deze Overeenkomst vermelde bilaterale overeenkomsten opgeschort, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2 van deze Overeenkomst. Bij inwerkingtreding overeenkomstig artikel 23, lid 1, van deze Overeenkomst, vervangt deze Overeenkomst de relevante bepalingen van de in bijlage 3 van deze overeenkomst vermelde bilaterale overeenkomsten, uitgezonderd het bepaalde in bijlage 2 van deze overeenkomst.

TEN GETUIGE WAARVAN ondergetekenden, rechtsgeldig gemachtigd door hun respectieve regeringen, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN in tweevoud Brussel op deze zeventiende dag van december 2009, in de Bulgaarse, Tsjechische, Deense, Nederlandse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Duitse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Poolse, Portugese, Roemeense, Slowaakse, Sloveense, Spaanse en Zweedse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.

---

## Bijlage 1

### Routeschema

1. Met het oog op de toepassing van artikel 2, lid 1, onder c), van deze Overeenkomst, staat elke partij toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij vervoer verrichten op de hierna gespecificeerde routes:

a. Voor luchtvaartmaatschappijen uit Canada:

Achterliggende punten – Punten in Canada – Tussenliggende punten – Punten in de lidstaten – Verder gelegen punten

b. Voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap:

Achterliggende punten – Punten in de lidstaten – Tussenliggende punten – Punten in Canada – Verder gelegen punten

2. De luchtvaartmaatschappijen van een partij kunnen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:

a. vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;

b. verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;

c. achterliggende, tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van een partij bedienen in elke combinatie of volgorde;

d. landingen op een punt of punten overslaan;

- e. verkeer van een van haar luchtvaartuigen naar een ander overplaatsen zonder beperkingen inzake type of aantal van de luchtvaartuigen die op willekeurig welk punt worden geëxploiteerd;
- f. punten achter willekeurig welk punt op het grondgebied van die partij bedienen, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en deze diensten aanbieden en bij het publiek bekendmaken als doorgaande diensten;
- g. een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;
- h. transitvervoer verrichten op tussenliggende punten en op punten op het grondgebied van de andere partij;
- i. verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer; en
- j. diensten verlenen op basis van codesharing, overeenkomstig artikel 13 (Codesharing), lid 3, van deze Overeenkomst;
  - zonder richtings- of geografische beperking en zonder verlies van enig recht om verkeer te verrichten dat anderszins is toegestaan krachtens deze Overeenkomst.

---

## Bijlage 2

### Regelingen voor de beschikbaarheid van rechten

#### Deel 1

#### *Eigendom van en zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen*

1. Onverminderd artikel 4 (Investerings) mogen luchtvaartmaatschappijen van een partij, op basis van wederkerigheid, eigendom zijn van onderdanen van welke andere partij ook, voor zover dit is toegestaan uit hoofde van de Canadese nationale wetten en regels voor buitenlandse investeringen in luchtvaartmaatschappijen.

2. Onverminderd artikel 3 (Aanwijzing, vergunning en intrekking), lid 2, onder c), en artikel 4 (Investerings) van de Overeenkomst, is in de plaats van artikel 3 (Aanwijzing, vergunning en intrekking), lid 2, onder c), de volgende bepaling van toepassing met betrekking tot de eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen, mits niet anders is bepaald in de in deel 2, punt 2, onder c) en d), van deze bijlage vermelde wetten en regels:

„in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Canada, berust de eigendom en de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij bij onderdanen van Canada, heeft de luchtvaartmaatschappij een Canadese vergunning en is het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij

in Canada gevestigd; in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat, berust de eigendom en de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij bij onderdanen van de lidstaten, IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland, heeft de luchtvaartmaatschappij een communautaire vergunning en is het hoofdkantoor van de luchtvaartmaatschappij in een lidstaat gevestigd”.

## Deel 2

### *Geleidelijke beschikbaarheid van verkeersrechten*

1. Bij het uitoefenen van de in lid 2 van dit deel vastgestelde verkeersrechten, genieten de luchtvaartmaatschappijen van de partijen de bij bijlage 1, punt 2, toegestane operationele flexibiliteit.

2. Onverminderd de in bijlage 1 van deze Overeenkomst vastgestelde verkeersrechten:

a. gelden de volgende rechten wanneer krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij eigenaar zijn van en zeggenschap hebben over in totaal 25% van de stemgerechtigde belangen in hun luchtvaartmaatschappijen:

- i. met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en goederendiensten, hebben Canadese luchtvaartmaatschappijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen willekeurig welk punt in Canada en willekeurig welk punt in de lidstaten en hebben communautaire luchtvaartmaatschappijen het recht luchtdiensten aan te bieden tussen willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in Canada. Met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en voor goederendiensten, hebben luchtvaartmaatschappijen van een partij bovendien het recht internationaal vervoer aan te bieden van en naar punten in derde landen, via willekeurig welk punt op het grondgebied van die partij, met of zonder verandering van luchtvaartuig of vluchtnummer, en hebben zij het recht deze diensten aan te bieden en bij het publiek bekend te maken als doorgaande diensten;
- ii. met betrekking tot goederendiensten hebben luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen het grondgebied van de andere partij en punten in derde landen, in samenhang met diensten tussen punten op hun grondgebied en punten op het grondgebied van de andere partij;
- iii. met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer en tot goederendiensten genieten luchtvaartmaatschappijen van beide partijen de exploitatierechten die zijn vastgelegd in bilaterale luchtvervoersovereenkomsten tussen Canada en de in bijlage 3, deel 1, genoemde lidstaten, alsook de exploitatierech-

ten die zijn vastgelegd in regelingen die tussen Canada en individuele lidstaten werden toegepast, zoals vermeld in bijlage 3, deel 2. Wat betreft de in deze alinea gespecificeerde rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot verder gelegen punten, zijn andere dan geografische beperkingen, beperkingen van het aantal punten en van de vluchtfrequentie niet langer van toepassing; en

- iv. teneinde de zekerheid te vergroten, zijn de onder i) en ii) hierboven vermelde rechten beschikbaar wanneer er geen bilaterale overeenkomst of regeling bestond op de datum van de voorlopige toepassing of inwerkingtreding van deze Overeenkomst, of wanneer de in een Overeenkomst vastgelegde rechten die onmiddellijk vóór de voorlopige toepassing of inwerkingtreding van deze Overeenkomst beschikbaar waren, minder ruim waren dan de onder i) en ii) hierboven vermelde rechten;
- b. wanneer krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij eigenaar zijn van en zeggenschap hebben over in totaal tot 49% van de stemgerechtigde belangen in hun luchtvaartmaatschappijen, gelden bovenop het bepaalde in lid 2, onder a), de volgende rechten:
  - i. met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen rechten van de vijfde vrijheid op willekeurig welk tussenliggend punt, en, voor Canadese luchtvaartmaatschappijen, op willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in andere lidstaten, mits, in het geval van Canadese luchtvaartmaatschappijen, de diensten een punt in Canada omvatten en, in het geval van communautaire luchtvaartmaatschappijen, de diensten een punt in een lidstaat omvatten;
  - ii. met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten Canadese luchtvaartmaatschappijen rechten van de vijfde vrijheid tussen willekeurig welk punt in de lidstaten en willekeurig welk punt in Marokko, Zwitserland, de Europese Economische Ruimte en de andere leden van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte; en
  - iii. met betrekking tot goederendiensten hebben luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het recht internationaal vervoer aan te bieden tussen punten op het grondgebied van de andere partij en punten in derde landen, zonder de vereiste een punt op het grondgebied van die partij te bedienen;
- c. wanneer de nationale wetten en regels van beide partijen de onderdanen van de andere partij toestaan een luchtvaartmaatschappij op te richten op haar grondgebied voor binnenlandse en internationale luchtdiensten, en overeenkomstig artikel 17 (Gemengd comité), lid 5, lid 6, onder e), en lid 9, van deze Overeenkomst, gelden bovenop het bepaalde in lid 2, onder a) en b), de volgende rechten:



- i. met betrekking tot gecombineerde diensten voor passagiersvervoer genieten beide partijen rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot alle verder gelegen punten, zonder beperkingen van de frequentie;
- d. wanneer het krachtens de nationale wetten en regels van beide partijen is toegestaan dat onderdanen van de andere partij de volledige eigendom van en zeggenschap over hun luchtvaartmaatschappijen hebben, en wanneer beide partijen de volledige toepassing van bijlage 1 toestaan, overeenkomstig artikel 17 (Gemengd comité), lid 5, lid 6, onder e), en lid 9 van deze Overeenkomst en overeenkomstig een bevestiging van de partijen op basis van hun respectieve procedures, zijn de bepalingen van bijlage 2 niet langer van toepassing en wordt bijlage 1 van kracht.

---

### **Bijlage 3**

#### **Bilaterale overeenkomsten tussen Canada en lidstaten van de Europese Gemeenschap**

##### Deel 1

Zoals bepaald in artikel 26 van deze Overeenkomst worden de volgende bilaterale overeenkomsten tussen Canada en de lidstaten opgeschort of vervangen door deze Overeenkomst:

- a. De Republiek Oostenrijk: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de Oostenrijkse bondsregering, ondertekend op 22 juni 1993;
- b. Het Koninkrijk België: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van België, ondertekend op 13 mei 1986;
- c. De Tsjechische Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Tsjechische Republiek, ondertekend op 13 maart 1996; Uitwisseling van nota's tot wijziging van de Overeenkomst, ondertekend op 28 april 2004 en 28 juni 2004;
- d. Het Koninkrijk Denemarken: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Denemarken, ondertekend op 13 december 1949. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Denemarken betreffende de overeenkomst voor luchtdiensten die de twee landen ondertekend hebben in Ottawa, op 13 december 1949. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Denemarken tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten van 1949, ondertekend op 16 mei 1958;
- e. De Republiek Finland: Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Finland voor luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen, ondertekend op 28 mei 1990. Overeenkomst in de vorm van een uitwis-

seling van nota's, tot wijziging van de Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Finland inzake luchtdiensten tussen hun respectieve grondgebieden en over de grenzen van deze grondgebieden heen, gedaan te Helsinki op 28 mei 1990, ondertekend op 1 september 1999;

f. De Franse Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Franse Republiek, ondertekend op 15 juni 1976; Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Franse Republiek tot wijziging van de op 15 juni 1976 te Parijs ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 21 december 1982;

g. De Bondsrepubliek Duitsland: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Bondsrepubliek Duitsland, ondertekend op 26 maart 1973; Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Bondsrepubliek Duitsland tot wijziging van de op 26 maart 1973 te Ottawa ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 16 december 1982 en 20 januari 1983;

h. De Helleense Republiek: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Helleense Republiek, ondertekend op 20 augustus 1984; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Helleense Republiek tot wijziging van de op 20 augustus 1984 te Toronto ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op 23 juni 1995 en 19 juli 1995;

i. De Republiek Hongarije: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Republiek Hongarije, ondertekend op 7 december 1998;

j. Ierland: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Ierland, ondertekend op 8 augustus 1947. Uitwisseling van nota's (19 april en 31 mei 1948) tussen Canada en Ierland tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 31 mei 1948; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen Canada en Ierland tot wijziging van de bijlage bij de Overeenkomst voor luchtdiensten van 8 augustus 1947, ondertekend op 9 juli 1951. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Ierland tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen van 8 augustus 1947, ondertekend op 23 december 1957;

k. De Italiaanse Republiek: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen Canada en Italië, ondertekend op 2 februari 1960; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Republiek Italië, tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten, zoals gespecificeerd in de overeengekomen notulen van 28 april 1972, ondertekend op 28 augustus 1972;

l. Het Koninkrijk der Nederlanden: Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada, ondertekend op 2 juni 1989; Overeenkomst in de vorm

van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van het Koninkrijk der Nederlanden betreffende het exploiteren van niet-geregelde (charter)vluchten, ondertekend op 2 juni 1989;

m. De Republiek Polen: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Poolse Volksrepubliek, ondertekend op 14 mei 1976; Overeenkomst in de vorm van een uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van de Poolse Volksrepubliek betreffende de artikelen IX, XI, XIII en XV van de op 14 mei 1976 ondertekende Luchtvervoersovereenkomst, ondertekend op dezelfde dag;

n. De Portugese Republiek: Overeenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Portugal voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Portugese grondgebied, ondertekend op 25 april 1947. Uitwisseling van nota's tussen de regering van Canada en de regering van Portugal tot wijziging van de punten 3 en 4 van de bijlage bij de op 25 april 1947 te Lissabon ondertekende Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 24 en 30 april 1957. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Portugal tot wijziging van punt 7 van de bijlage bij de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de twee landen, ondertekend op 5 en 31 maart 1958;

o. Roemenië: Burgerluchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van de Socialistische Republiek Roemenië, ondertekend op 27 oktober 1983;

p. Het Koninkrijk Spanje: Luchtvervoersovereenkomst tussen de regering van Canada en de regering van Spanje, ondertekend op 15 september 1988;

q. Het Koninkrijk Zweden: Overeenkomst tussen Canada en Zweden voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Zweedse grondgebied, ondertekend op 27 juni 1947; Uitwisseling van nota's tussen Canada en Zweden tot aanvulling van de Overeenkomst voor luchtdiensten tussen het Canadese en het Zweedse grondgebied, ondertekend op 27 en 28 juni 1947. Uitwisseling van nota's tussen Canada en Zweden tot wijziging van de Overeenkomst voor luchtdiensten van 1947, ondertekend op 16 mei 1958; en

r. Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland: Overeenkomst voor luchtdiensten tussen de regering van Canada en de regering van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland, ondertekend op 22 juni 1988.

## Deel 2

Met het oog op de toepassing van bijlage 2, deel 2, zijn de volgende rechten beschikbaar overeenkomstig alinea 2, onder a), punt iii):

*Deel 1: voor de Canadese luchtvaartmaatschappijen*

Wanneer Canadese luchtvaartmaatschappijen gecombineerde diensten voor passagiersvervoer tussen Canada en individuele lidstaten of goederendiensten exploiteren, genieten zij de volgende rechten:

Lidstaat	Verkeersrechten
Bulgarije	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar op twee nader te noemen punten die als tussenliggende punten op weg naar Sofia en/of verder dan Sofia gelegen punten mogen worden bediend.
Tsjechië	Canada mag hoogstens vier tussenliggende punten op weg naar Praag of verder dan Praag gelegen punten kiezen waarvoor rechten van de vijfde vrijheid gelden, en één extra punt in Tsjechië.
Denemarken	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Kopenhagen en: a. Amsterdam en Helsinki; of b. Amsterdam en Moskou. Amsterdam mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Helsinki en Moskou moeten worden bediend als verder gelegen punten.
Duitsland	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid mogen worden uitgeoefend tussen tussenliggende punten in Europa en punten in de Bondsrepubliek Duitsland en tussen punten in de Bondsrepubliek Duitsland en verder gelegen punten.
Griekenland	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar op tussenliggende punten op weg naar Athene en/of verder dan Athene gelegen punten en op twee extra punten in Griekenland, behalve punten in Turkije en Israël. Het totale aantal tussenliggende punten en verder gelegen punten die met rechten van de vijfde vrijheid mogen worden bediend, mag op geen enkel ogenblik hoger zijn dan vijf, waarvan hoogstens vier tussenliggende punten.

- Ierland Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Ierland en tussenliggende punten, en tussen punten in Ierland en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Ierland en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Canada te bedienen.
- Italië Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen twee tussenliggende punten in Europa en Rome en/of Milaan. Tussenliggende punten met rechten van de vijfde vrijheid mogen ook worden bediend als verder gelegen punten.
- Polen Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Warschau en twee tussenliggende punten in Europa, die door Canada mogen worden gekozen uit de volgende lijst: Brussel, Kopenhagen, Praag, Shannon, Stockholm, Wenen, Zurich.
- Portugal Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Portugal en tussenliggende punten, en tussen punten in Portugal en verder gelegen punten.
- Spanje Rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot tussenliggende en verder gelegen punten zijn beschikbaar:  
 a) tussen Madrid en drie extra punten in Spanje, en punten in Europa (behalve München, Denemarken, Zweden, Noorwegen, Italië en de republieken van de voormalige USSR); en  
 b) tussen Madrid en één ander punt in Spanje en punten in Afrika en het Midden-Oosten, zoals door de ICAO gedefinieerd in document 9060-AT/723.  
 Op geen enkel ogenblik mogen meer dan vier rechten van de vijfde vrijheid worden uitgeoefend.
- Zweden Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Stockholm en:  
 a) Amsterdam en Helsinki; of  
 b) Amsterdam en Moskou.  
 Amsterdam mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Helsinki en Moskou moeten worden bediend als verder gelegen punten.

Verenigd Koninkrijk Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en tussenliggende punten, en tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in het Verenigd Koninkrijk en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Canada te bedienen.

*Deel 2: voor de luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Gemeenschap*

Wanneer communautaire luchtvaartmaatschappijen gecombineerde diensten voor passagiersvervoer tussen individuele lidstaten en Canada of goederendiensten exploiteren, genieten zij de volgende rechten:

Lidstaat	Verkeersrechten
België	Verkeersrechten van de vijfde vrijheid tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de Verenigde Staten van Amerika, ten oosten van en in Chicago en ten noorden van en in Washington D.C.
Bulgarije	Rechten van de vijfde vrijheid mogen worden uitgeoefend op één verder gelegen punt in de Verenigde Staten van Amerika, ten oosten van maar niet in Chicago en ten noorden van of in Washington D.C. In het geval van co-terminalisering van Montreal en Ottawa, zijn geen rechten van de vijfde vrijheid beschikbaar. Op tussenliggende punten zijn geen rechten van de vijfde vrijheid beschikbaar.
Tsjechië	Rechten van de vijfde vrijheid tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de Verenigde Staten van Amerika, ten noorden van en in Washington D.C. en ten oosten van en in Chicago.
Denemarken	Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Chicago en tussen Montreal en Seattle. Chicago mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Seattle mag alleen als verder gelegen punt worden bediend.

- Duitsland Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn uitsluitend beschikbaar tussen Montreal en één verder gelegen punt in Florida. Bij wijze van alternatief zijn verkeersrechten van de vijfde vrijheid beschikbaar tussen Montreal en twee verder gelegen punten in de continentale Verenigde Staten van Amerika, exclusief punten in de staten Californië, Colorado, Florida, Georgia, Oregon, Texas en Washington.
- Griekenland Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Boston of tussen Montreal en Chicago, of verder gelegen dan Toronto naar een door de Helleense Republiek te bepalen punt in de Verenigde Staten van Amerika, met uitzondering van punten in Californië, Texas en Florida.
- Ierland Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Canada en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in Ierland te bedienen.
- Italië Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen twee tussenliggende punten in het noordoosten van de Verenigde Staten van Amerika (ten noorden van en in Washington; ten oosten van en in Chicago) en Montreal en/of Toronto. Tussenliggende punten met rechten van de vijfde vrijheid mogen ook worden bediend als verder gelegen punten.
- Polen Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en New York, als tussenliggend of verder gelegen punt.
- Portugal Verkeersrechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten.

Spanje	<p>Rechten van de vijfde vrijheid met betrekking tot tussenliggende en verder gelegen punten zijn beschikbaar:</p> <p>a) tussen Montreal en drie extra punten in Canada, en Chicago, Boston, Philadelphia, Baltimore, Atlanta, Dallas/Ft. Worth en Houston; en</p> <p>b) tussen Montreal en Mexico City.</p> <p>Op geen enkel ogenblik mogen meer dan vier rechten van de vijfde vrijheid worden uitgeoefend.</p>
Zweden	<p>Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen Montreal en Chicago en tussen Montreal en Seattle. Chicago mag worden bediend als tussenliggend punt of als verder gelegen punt. Seattle mag alleen als verder gelegen punt worden bediend.</p>
Verenigd Koninkrijk	<p>Rechten van de vijfde vrijheid zijn beschikbaar tussen punten in Canada en tussenliggende punten, en tussen punten in Canada en verder gelegen punten. Met betrekking tot goederendiensten gelden deze rechten voor het verlenen van internationale vervoersdiensten tussen punten in Canada en punten in derde landen, zonder de verplichting een punt in het Verenigd Koninkrijk te bedienen.</p>

### Deel 3

In afwijking van deel 1 van deze bijlage blijven de onder d) (het Koninkrijk Denemarken), f) (de Franse Republiek), l) (het Koninkrijk der Nederlanden), en r) (het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland) vermelde overeenkomsten van toepassing op de gebieden die niet onder de definitie van „grondgebied” in artikel 1 van deze Overeenkomst vallen, onder de in dat artikel neergelegde voorwaarden.

---

#### D. PARLEMENT

De Overeenkomst, met Bijlagen, heeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan de Overeenkomst, met Bijlagen, kan worden gebonden.



## E. PARTIJGEGEVENS

Kennisgeving door de Europese Gemeenschap en Canada is voorzien in artikel 23, eerste lid, van de Overeenkomst.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
België	17-12-09					
Bulgarije	17-12-09					
Canada	18-12-09					
Cyprus	17-12-09					
Denemarken	17-12-09					
Duitsland	17-12-09					
Estland	17-12-09					
EU (Europese Unie)	17-12-09					
Finland	17-12-09					
Frankrijk	17-12-09					
Griekenland	17-12-09					
Hongarije	17-12-09	18-03-10	R			
Ierland	17-12-09					
Italië	17-12-09					
Letland	17-12-09					
Litouwen	17-12-09					
Luxemburg	17-12-09					
Malta	17-12-09					
<b>Nederlanden, het Koninkrijk der</b> – Nederland – Ned. Antillen – Aruba	17-12-09	– –		– –		
Oostenrijk	17-12-09					
Polen	17-12-09					
Portugal	17-12-09					

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Roemenië	17-12-09					
Slovenië	17-12-09					
Slowakije	17-12-09					
Spanje	17-12-09					
Tsjechië	17-12-09					
Verenigd Koninkrijk, het	17-12-09					
Zweden	17-12-09					

\* O=Ondertekening zonder voorbehoud of vereiste van ratificatie, R= Bekrchtiging, aanvaarding, goedkeuring of kennisgeving, T=Toetreding, VG=Voortgezette gebondenheid, NB=Niet bekend

#### F. VOORLOPIGE TOEPASSING

De Overeenkomst, met Bijlagen, zal ingevolge artikel 23, tweede lid, voorlopig worden toegepast vanaf de eerste dag van de maand volgende op de datum van de laatste nota, waarbij de partijen elkaar in kennis hebben gesteld van de voltooiing van de nationale procedures voor de voorlopige toepassing van deze Overeenkomst.

#### G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst, met Bijlagen, zullen ingevolge artikel 23, eerste lid, in werking treden één maand na de datum van de laatste diplomatieke nota waarin de partijen bevestigen dat alle nodige procedures voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst zijn voltooid.

#### J. VERWIJZINGEN

##### **Verbanden**

De Overeenkomst dient ter vervanging van:

- Titel : Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada;  
Ottawa, 2 juni 1989
- Tekst : *Trb.* 1989, 104 (Nederlands, Engels en Frans)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1990, 16

- Titel : Notawisseling bij de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en Canada inzake luchtvervoer tussen Nederland en Canada; Ottawa, 2 juni 1989
- Tekst : *Trb.* 1989, 104 (Engels en Frans)

### Overige verwijzingen

- Titel : Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie<sup>1)</sup>; Rome, 25 maart 1957
- Tekst : *Trb.* 1957, 74 (Frans)  
*Trb.* 1957, 91 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 40
- Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart; Chicago, 7 december 1944
- Tekst : *Stb.* 1947, 165 (Engels en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2009, 48
- Titel : Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen; Tokio, 14 september 1963
- Tekst : *Trb.* 1964, 115 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1964, 186 (vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 203
- Titel : Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen; 's-Gravenhage, 16 december 1970
- Tekst : *Trb.* 1971, 50 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 204
- Titel : Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart; Montreal, 23 september 1971
- Tekst : *Trb.* 1971, 218 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 1995, 205

---

<sup>1)</sup> De titel van het Verdrag luidde vóór 1 december 2009: Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap.

- Titel** : Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart bij het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, gedaan te Montreal op 23 september 1971;  
Montreal, 24 februari 1988
- Tekst** : *Trb.* 1988, 88 (Engels, Frans en vertaling)
- Laatste *Trb.*** : *Trb.* 2006, 62
- Titel** : Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan;  
Montreal, 1 maart 1991
- Tekst** : *Trb.* 1991, 127 (Engels en Frans)  
*Trb.* 1992, 80 (vertaling)
- Laatste *Trb.*** : *Trb.* 2006, 116
- Titel** : Handvest van de Verenigde Naties;  
San Francisco, 26 juni 1945
- Tekst** : *Trb.* 1979, 37 (Engels en Frans, herzien)  
*Trb.* 1987, 113 (vertaling, herzien)
- Laatste *Trb.*** : *Trb.* 2009, 143

Uitgegeven de *negentiende* juli 2010.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

M. J. M. VERHAGEN