

# TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

---

---

**JAARGANG 2010 Nr. 240**

---

---

A. TITEL

*Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en de Verenigde Staten van Amerika, anderzijds;*

*(met Bijlagen, Gezamenlijke verklaring en Memorandum van overleg) Washington, 30 april 2007*

B. TEKST

De Nederlandse tekst van de Overeenkomst, met Bijlagen, Gezamenlijke verklaring en Memorandum van overleg, is geplaatst in *Trb.* 2007, 156.

In dat Tractatenblad dienen de volgende correcties te worden aangebracht.

In de gehele tekst dienen de woorden „partij” en „partijen” te worden vervangen door respectievelijk „Partij” en „Partijen”.

Op blz. 1, in de preambule, tweede regel, dient het woord „genoemd” te worden geschrapt, de komma achter het woord „enerzijds” dient te worden vervangen door een puntkomma en het woord „enerzijds;” dient te worden verplaatst naar de volgende regel voor het woord „en”.

Op blz. 2, in de op twee na laatste alinea, derde regel, dient het woord „genoemd” te worden geschrapt.

In de op een na laatste alinea, dient het woord „anderzijds,” te worden verplaatst naar de volgende regel en dient de komma achter het woord „anderzijds” te worden vervangen door een puntkomma.

Op blz. 4, in artikel 1, derde lid, sub a, eerste regel, dienen de woorden „onder a,” te worden vervangen door „sub a)” en in de derde regel dient de spatie tussen de woorden „ter zake” te worden geschrapt.

In artikel 1, derde lid, sub b, laatste regel, dient de spatie tussen de woorden „ter zake” te worden geschrapt.

Op blz. 5, in artikel 3, eerste lid, sub c, tweede regel, dient het woord „routen” te worden vervangen door „routes”.

Op blz. 6, in artikel 3, tweede lid, sub i, dient de komma achter het woord „verkeer” te worden vervangen door een puntkomma.

In artikel 3, vierde lid, zesde regel, dient het woord „vliegtuigtypen” te worden vervangen door „vliegtuigtypes”.

Op blz. 7, in artikel 3, vijfde lid, derde en vierde regel, dienen de woorden „dat a” te worden vervangen door „dat, a)” en in de zesde regel dienen de woorden „bedient, en b” te worden vervangen door „bedient; en b)”. In de zevende regel dienen achter de letters „i” en „ii” een haakje sluiten te worden ingevoegd.

Op blz. 8, in artikel 5, tweede lid, tweede regel, dienen de woorden „onder c” te worden vervangen door „sub c)”.

Op blz. 9, in artikel 6, tweede regel, dient het woord „bijlage” te worden vervangen door „Bijlage”.

In artikel 8, eerste lid, zesde regel, dient de spatie tussen de woorden „ten minste” te worden geschrapt.

Op blz. 13, in artikel 10, derde lid, sub a, letter ii, tweede regel, dient achter het woord „voor” een afbreekstreepje te worden ingevoegd.

Op blz. 14, in artikel 10, zevende lid, vierde regel, dient het woord „codesharingovereenkomsten” te worden vervangen door „code-sharing-overeenkomsten”.

Op blz. 18, in artikel 12, vierde lid, vijfde regel, dient de komma achter het woord „nemen” te worden vervangen door een puntkomma.

Op blz. 21, in artikel 18, eerste lid, tweede regel, dient de spatie tussen de woorden „ten minste” te worden geschrapt.

In artikel 18, tweede lid, vijfde regel, dient het woord „deelnemers” te worden vervangen door „Deelnemers”.

In artikel 18, vierde lid, sub e, tweede regel, dient de puntkomma achter het cijfer „6” te worden vervangen door een punt.

Op blz. 22, in artikel 18, vierde lid, sub i, tweede regel, en in artikel 19, eerste lid, tweede regel, dient het woord „bijlage” te worden vervangen door „Bijlage”.

Op blz. 23, in artikel 19, vierde lid, sub a, dient de puntkomma achter het woord „scheidsgerecht” en achter het woord „ingediend” te worden geschrapt. In sub b dient het woord „het” te worden vervangen door „Het”.

Op blz. 24, in artikel 20, in zowel het eerste als tweede lid en in artikel 21, eerste lid, dient het woord „trans-Atlantische” te worden vervangen door „transatlantische”.

In artikel 20, derde en vierde lid, dient het woord „bijlage” te worden vervangen door „Bijlage”.

Op blz. 25, in artikel 22, in zowel het eerste als tweede lid, dient het woord „bijlage” te worden vervangen door „Bijlage”.

Op blz. 27, in zowel de eerste als tweede regel, dienen de woorden „tweeduizend zeven” tweemaal te worden vervangen door „2007”.

Op blz. 28, in Bijlage 1, Deel 1, in zowel de laatste regel van sub b als sub h, dienen de haakjes sluiten achter de punt te worden geschrapt en te worden ingevoegd voor de punt.

Op blz. 29, in Bijlage 1, Deel 1, in zowel de laatste regel van sub k als sub l, dienen de haakjes sluiten achter de punt te worden geschrapt en te worden ingevoegd voor de punt.

Op blz. 30, in de tweede alinea, laatste regel, dient het haakje sluiten achter de punt te worden geschrapt en te worden ingevoegd voor de punt.

Op blz. 33, in Bijlage 2, artikel 4, eerste alinea, eerste regel, dient het haakje sluiten achter „sub” te worden geschrapt en te worden ingevoegd in de tweede regel achter „b”.

In Bijlage 2, artikel 4, eerste lid, laatste regel, dient de puntkomma te worden vervangen door een punt.

In Bijlage 2, artikel 4, derde lid, derde regel, dienen de woorden „punt 1 of 2” te worden vervangen door „paragraaf 1 of paragraaf 2” en in de laatste regel dient de puntkomma achter „artikel” te worden vervangen door een punt.

In Bijlage 2, artikel 4, vierde lid, sub a, eerste regel, dient het woord „wat” te worden vervangen door „Wat”.

Op blz. 34, in Bijlage 2, artikel 4, vierde lid, sub a, dient het woord „joint-venture-overeenkomst” te worden vervangen door „joint venture-overeenkomst”.

In Bijlage 2, artikel 4, vierde lid, sub b, laatste regel, dient de puntkomma te worden vervangen door een punt. Op blz. 35, in Bijlage 3, eerste alinea, zesde regel, dient achter „2)” een komma te worden geplaatst.

Op blz. 36, in Bijlage 4, artikel 1, eerste lid, sub a, dient de alinea onder „ii” te worden uitgelijnd.

In artikel 1, derde lid, tweede regel, dient achter „b” een haakje sluiten te worden ingevoegd.

---

Op 24 juni 2010 is te Brussel een Protocol tot wijziging van de onderhavige Overeenkomst, met Bijlage, Gezamenlijke verklaring en Memorandum van overleg, tot stand gekomen. De Nederlandse tekst<sup>1)</sup> van het Protocol luidt als volgt:

**Protocol tot wijziging van de Luchtvervoersovereenkomst tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten**

De Verenigde Staten van Amerika (hierna „de Verenigde Staten” genoemd),

---

<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 opgenomen.

enerzijds; en  
Het Koninkrijk België,  
De Republiek Bulgarije,  
De Tsjechische Republiek,  
Het Koninkrijk Denemarken,  
De Bondsrepubliek Duitsland,  
De Republiek Estland,  
Ierland,  
De Helleense Republiek,  
Het Koninkrijk Spanje,  
De Franse Republiek,  
De Italiaanse Republiek,  
De Republiek Cyprus,  
De Republiek Letland,  
De Republiek Litouwen,  
Het Groothertogdom Luxemburg,  
De Republiek Hongarije,  
Malta,  
Het Koninkrijk der Nederlanden,  
De Republiek Oostenrijk,  
De Republiek Polen,  
De Portugese Republiek,  
Roemenië,  
De Republiek Slovenië,  
De Slowaakse Republiek,  
De Republiek Finland,  
Het Koninkrijk Zweden,  
Het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland,  
partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag  
betreffende de werking van de Europese Unie en lidstaten van de Euro-  
pese Unie (hierna de „lidstaten” genoemd),  
en de Europese Unie,

anderzijds,

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

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

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

Zijn overeengekomen de Overeenkomst als volgt te wijzigen:

#### Artikel 1

##### *Definities*

Artikel 1 van de Overeenkomst wordt als volgt gewijzigd:

1. Na lid 2 wordt de volgende nieuwe definitie ingevoegd:

„2 bis „Vaststelling van nationaliteit”, de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt diensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 4 inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;”

2. Na lid 3 wordt de volgende nieuwe definitie ingevoegd:

„3 bis „Vaststelling van deugdelijkheid”, de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt diensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst over voldoende financiële middelen en passende managementdeskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren en bereid is de wetten, regels en eisen betreffende de exploitatie van dergelijke diensten na te leven;”

## Artikel 2

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

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

## „Artikel 6 bis

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

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

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

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

2. Elke partij stelt de andere, voor zover mogelijk van tevoren en anders zo snel mogelijk achteraf, via het Gemengd Comité in kennis van wezenlijke wijzigingen in de criteria die zij toepast bij het doen van de in lid 1 vermelde vaststellingen. Als de ontvangende partij overleg vraagt over een dergelijke wijziging, vindt dit overleg binnen 30 dagen na het verzoek plaats in het Gemengd Comité, tenzij de partijen anders overeenkomen. Als de ontvangende partij na dergelijk overleg van oordeel is dat de gewijzigde criteria van de andere partij niet volstaan voor

de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen, kan de ontvangende partij de andere partij meedelen dat lid 1 wordt opgeschort. Deze opschorting kan op elk ogenblik door de ontvangende partij worden opgeheven. Het Gemengd Comité wordt daarvan in kennis gesteld.”

### Artikel 3

#### *Milieu*

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

### „Artikel 15

#### *Milieu*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a. onderzoek naar en ontwikkeling van milieuvriendelijke luchtvaart-technologie;

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

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

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

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

7. Indien de partijen dit vragen, ontwikkelt het Gemengd Comité, bijgestaan door deskundigen, beleidsaanbevelingen met betrekking tot de mogelijke overlapping van en samenhang tussen marktgebaseerde maatregelen inzake luchtvaartemissies die door de partijen worden toegepast, teneinde duplicatie van maatregelen en kosten te vermijden en de administratieve rompslomp voor luchtvaartmaatschappijen zoveel moge-



lijk te beperken. De tenuitvoerlegging van dergelijke aanbevelingen moet door de partijen worden goedgekeurd en geratificeerd, overeenkomstig hun interne voorschriften.

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

#### Artikel 4

##### *Sociale dimensie*

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

„Artikel 17 bis

##### *Sociale dimensie*

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

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

#### Artikel 5

##### *Het Gemengd Comité*

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

„3. Het Gemengd Comité toetst, voor zover van toepassing, de algehele uitvoering van de Overeenkomst, onder meer het effect van beperkingen van de luchtvaartinfrastructuur op de uitoefening van de in artikel 3 vastgestelde rechten, het effect van de krachtens artikel 9 genomen

beveiligingsmaatregelen, het effect op de mededingingsvoorwaarden, onder meer op het gebied van geautomatiseerde boekingsystemen (CRS), en de sociale gevolgen van de uitvoering van de Overeenkomst. Het Gemengd Comité bekijkt ook permanent door elke partij vastgestelde individuele kwesties of voorstellen die de activiteiten in het kader van de Overeenkomst in het gedrang brengen, zoals conflicterende regelgeving.

4. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door:
  - a. mogelijke gebieden voor verdere ontwikkeling van de Overeenkomst te bestuderen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;
  - b. de sociale gevolgen van de uitvoering van de Overeenkomst te bestuderen en passende antwoorden op terecht bevonden bezwaren te formuleren;
  - c. een lijst bij te houden van kwesties betreffende overheidssubsidies of -steun die door een van beide partijen in het Gemengd Comité aan de orde zijn gesteld;
  - d. op basis van consensus besluiten te nemen over aangelegenheden in verband met de toepassing van artikel 11, lid 6;
  - e. op verzoek van de partijen regelingen op te stellen voor de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen;
  - f. de respectieve autoriteiten van de partijen aan te moedigen om samen inspanningen te leveren om hun luchtverkeerssystemen te ontwikkelen, teneinde de interoperabiliteit en compatibiliteit van die systemen te optimaliseren, de kosten ervan te beperken en de veiligheid, capaciteit en milieuprestaties ervan te vergroten;
  - g. de opstelling te bevorderen van voorstellen voor gezamenlijke projecten en initiatieven op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart, ook met derde landen;
  - h. aan te zetten tot permanente hechte samenwerking tussen de desbetreffende luchtvaartbeveiligingsautoriteiten van de partijen, zoals initiatieven ter ontwikkeling van beveiligingsprocedures die de passagiers- en goederenfacilitering verbeteren zonder de beveiliging in het gedrang te brengen;
  - i. na te gaan of de respectieve wetten, regels en praktijken van de partijen op de gebieden die onder bijlage 9 van het verdrag vallen (Facilitering) gevolgen kunnen hebben voor de uitoefening van rechten in het kader van deze Overeenkomst;
  - j. op deskundigenniveau gedachtewisselingen te stimuleren over nieuwe initiatieven en ontwikkelingen met betrekking tot de wet- en regelgeving op gebieden als beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (waaronder slots) en consumentenbescherming;
  - k. waar nodig overleg te stimuleren over kwesties in verband met luchtvervoer die worden behandeld in internationale organisaties, en in het kader van de betrekkingen met derde landen. In dit verband wordt ook een gezamenlijke aanpak in overweging genomen; en

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

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

#### Artikel 6

##### *Verdere uitbreiding van mogelijkheden*

Artikel 21 wordt volledig geschrapt en vervangen door:

„Artikel 21

##### *Verdere uitbreiding van mogelijkheden*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 7

##### *Door de regering van de Verenigde Staten verworven vervoer*

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

#### „Bijlage 3

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

Communautaire luchtvaartmaatschappijen hebben het recht passagiers en vracht te vervoeren op geregelde en chartervluchten waarvoor een civiel departement, agentschap of instrument van de VS-regering:

1. het vervoer verkrijgt voor zichzelf of ter uitvoering van een regeling waarbij de betaling wordt verricht door de regering of met ter beschikking van de regering gestelde gelden; of
2. zonder terugbetaling het vervoer verzorgt naar of voor een ander land, of voor een internationale of andere organisatie,
  - a. tussen een punt in de Verenigde Staten en een punt buiten de Verenigde Staten, voor zover voor dergelijk vervoer toestemming is verleend in het kader van artikel 3, lid 1, onder c), behalve – uitslui-

tend wat passagiers betreft – wanneer het gaat om punten waartussen op stedenpaarbasis een tariefovereenkomst geldt; of

b. tussen twee punten buiten de Verenigde Staten.

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

#### Artikel 8

##### *Bijlagen*

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

#### Artikel 9

##### *Voorlopige toepassing*

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

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

#### Artikel 10

##### *Inwerkingtreding*

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

1. de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst, of
2. één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de Partijen, waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van dit Protocol noodzakelijke procedures zijn voltooid.

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

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

---

### Aanhangsel aan het Protocol

#### *Bijlage 6*

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

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

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

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

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

---

### Gezamenlijke verklaring

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

Deze gezamenlijke verklaring vormt een integrerend deel van het Protocol.

*Voor de Verenigde Staten:*

JOHN BYERLY (*ondertekend*)

25 maart 2010

*Voor de Europese Unie en haar lidstaten:*

DANIEL CALLEJA (*ondertekend*)

---

### Memorandum van overleg

1. Van 23 tot en met 25 maart 2010 zijn in Brussel delegaties van de Europese Unie en haar lidstaten en van de Verenigde Staten van Amerika bijeengekomen om de onderhandelingen over een luchtvervoerovereenkomst van de tweede fase af te ronden. Zie aanhangsel A voor de lijst van delegaties.

2. De delegaties hebben *ad referendum* overeenstemming bereikt over een protocol tot wijziging van de op 25 en 30 april 2007 ondertekende Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Verenigde Staten van Amerika en de Europese Gemeenschap en haar lidstaten (het „Protocol”, in aanhangsel B) waarvan zij de tekst hebben geparafeerd. De



delegaties zullen de ontwerpovereenkomst ter goedkeuring voorleggen aan hun autoriteiten zodat de Overeenkomst in de nabije toekomst in werking kan treden.

3. Verwijzingen in dit Memorandum naar de Overeenkomst en naar artikelen, leden en bijlagen, zijn verwijzingen naar de Overeenkomst zoals gewijzigd bij het Protocol.

4. De EU-delegatie heeft bevestigd dat, ingevolge de inwerkingtreding, op 1 december 2009, van het Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, de Europese Gemeenschap is vervangen en opgevolgd door de Europese Unie en dat met ingang van die datum alle rechten en plichten van de Europese Gemeenschap krachtens de Overeenkomst en alle verwijzingen naar de Europese Gemeenschap in de Overeenkomst betrekking hebben op de Europese Unie.

5. De delegaties hebben bevestigd dat de procedures voor de wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen in het nieuwe artikel 6 *bis* niet als doel hebben de in artikel 4 van de Overeenkomst vermelde voorwaarden te wijzigen van de wetten en regels die normaal door de partijen worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer.

6. Met betrekking tot artikel 9 hebben de delegaties de wens uitgesproken om de samenwerking tussen de EU en de VS op het gebied van luchtvaartbeveiliging verder uit te bouwen, teneinde, overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels, zoveel mogelijk te kunnen vertrouwen op elkaars beveiligingsmaatregelen, zodat de onnodige duplicatie van dergelijke maatregelen kan worden beperkt.

7. De delegaties hebben opgemerkt dat samenwerking op het gebied van beveiliging naar verwachting zal leiden tot regelmatig overleg over wijzigingen van bestaande eisen, zo mogelijk vóór ze ten uitvoer worden gelegd, tot nauwe coördinatie van activiteiten voor de beoordeling van luchthavens en, waar mogelijk en passend, tot inspecties van luchtvaartmaatschappijen en uitwisseling van informatie over nieuwe beveiligingstechnologieën en -procedures.

8. Om efficiënt gebruik van de beschikbare middelen aan te moedigen, de beveiliging te verbeteren en facilitering te bevorderen, hebben de delegaties gewezen op de voordelen van snelle en, waar mogelijk, gecoördineerde reacties op nieuwe bedreigingen.

9. Beide delegaties hebben opgemerkt dat het Protocol geen invloed heeft op de bepalingen van de respectieve verdragen die van kracht zijn tussen een lidstaat en de Verenigde Staten van Amerika inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal.

10. Met betrekking tot artikel 15, lid 7, heeft de EU-delegatie opgemerkt dat de kwesties op dit gebied naar verwachting onder meer betrekking zullen hebben op de milieueffectiviteit en technische integriteit van de respectieve maatregelen, de noodzaak om concurrentievervalsingen en koolstoflekken te vermijden en, voor zover van toepassing, op de

vraag of en hoe dergelijke maatregelen kunnen worden geïntegreerd of aan elkaar kunnen worden gekoppeld. De VS-delegatie heeft opgemerkt dat zij verwacht dat bij het opstellen van aanbevelingen onder meer aandacht wordt besteed aan de samenhang met het Verdrag van Chicago en aan het bevorderen van de doelstellingen van de Overeenkomst.

11. De twee delegaties hebben benadrukt dat niets in de Overeenkomst op enige wijze hun respectieve juridische en beleidsstandpunten over diverse luchtvaartgerelateerde milieukwesties beïnvloedt.

12. Ter erkenning van de gedeelde milieudoelstellingen hebben de delegaties een Gezamenlijke Verklaring inzake samenwerking op milieugebied opgesteld, die als aanhangsel C bij dit Memorandum van overleg is gevoegd.

13. De EU-delegatie herhaalde het voornemen van de EU om via het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering te blijven werken aan mondiale emissiereductiedoelstellingen voor de internationale luchtvaart.

14. De delegaties van de VS en de EU hebben herhaald dat de VS en de EU voornemens zijn via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) te werken aan de beperking van de broeikasgasemissies van de internationale luchtvaart. Beide delegaties hebben ook gewezen op de bijdragen van de sector ter ondersteuning van dit proces.

15. Beide delegaties hebben opgemerkt dat de verwijzing naar een evenwichtige benadering in artikel 15, lid 4, verwijst naar Resolutie A35-5, die met eenparigheid van stemmen is goedgekeurd tijdens de 35<sup>ste</sup> algemene vergadering van de ICAO. De delegaties hebben benadrukt dat alle aspecten van het in die Resolutie vastgestelde beginsel van evenwichtige benadering relevant en belangrijk zijn, inclusief de erkenning dat „de wettelijke verplichtingen, bestaande overeenkomsten, geldende wetten en vastgestelde beleidsmaatregelen van staten een invloed kunnen hebben op de tenuitvoerlegging van de evenwichtige benadering door die staten”.

16. Beide delegaties hebben benadrukt dat zij de toepassing van de door de ICAO opgestelde richtsnoeren inzake de evenwichtige benadering van vliegtuiggeluid (Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise), die gepubliceerd zijn in ICAO-document 9829 (2<sup>de</sup> editie) ondersteunen.

17. Met betrekking tot artikel 15, lid 5, onder a), heeft de EU-delegatie opgemerkt dat „belanghebbende partijen” in artikel 2, onder f), van Richtlijn 2002/30/EG is gedefinieerd als „natuurlijke of rechtspersonen die de gevolgen ondervinden of waarschijnlijk zullen ondervinden van of een legitiem belang hebben bij de invoering van geluidbeperkende maatregelen, inclusief exploitatiebeperkingen.” De EU-delegatie heeft er ook op gewezen dat de lidstaten er, krachtens artikel 10 van die richtlijn, moeten voor zorgen dat, met betrekking tot de toepassing van de artikelen 5 en 6 van die richtlijn, procedures worden vastgesteld om alle belanghebbende partijen te raadplegen overeenkomstig de geldende nationale wetgeving.

18. De EU-delegatie erkent de uitdagingen met betrekking tot het vergroten van de grensoverschrijdende mobiliteit van werknemers en de structuur van ondernemingen, en merkt op dat de Europese Commissie van nabij toezicht houdt op de situatie en overweegt in de toekomst initiatieven te nemen om de tenuitvoerlegging, toepassing en handhaving op dit gebied te verbeteren. De EU-delegatie verwees ook naar het werk dat de Europese Commissie heeft verricht op het gebied van transnationale bedrijfsakkoorden en verklaarde bereid te zijn het Gemengd Comité in kennis te stellen van dergelijke en andere initiatieven, voor zover van toepassing.

19. De VS-delegatie heeft opgemerkt dat het in de Verenigde Staten toegepaste beginsel dat het mogelijk maakt binnen een luchtvaartmaatschappij één vertegenwoordiger te selecteren voor een vooraf gedefiniëerde klasse werknemers of werknemers in een welbepaalde bedrijfstak, heeft bijgedragen tot het bevorderen van de rechten van het vlucht- en grondpersoneel van luchtvaartmaatschappijen om zich te organiseren, te onderhandelen over collectieve arbeidsovereenkomsten en de toepassing daarvan af te dwingen.

20. Beide delegaties hebben opgemerkt dat, wanneer een partij maatregelen zou nemen die in strijd zijn met de Overeenkomst, inclusief artikel 21, de andere partij alle passende en evenredige maatregelen mag treffen overeenkomstig de internationale wetgeving, inclusief de Overeenkomst.

21. Met betrekking tot artikel 21, lid 4, heeft de EU-delegatie opgemerkt dat de in dat lid bedoelde toetsing *ex officio* of *ex parte* door de Europese Commissie zal worden uitgevoerd.

22. De delegaties hebben opgemerkt dat de in artikel 21, lid 4, onder a), vermelde verkeersrechten ter aanvulling van de bij artikel 3 aan de Europese Unie en haar lidstaten toegekende verkeersrechten worden verleend.

23. De delegaties hebben hun tevredenheid uitgesproken over de bij de Overeenkomst voorziene samenwerking tussen het Department of Transportation van de VS en de Europese Commissie, waarbij beide partijen ernaar streven de interpretatie van elkaars mededingingswetten, -procedures en -praktijken beter te begrijpen, alsook het effect dat ontwikkelingen in de luchtvervoerssector hebben gehad of waarschijnlijk nog zullen hebben op de mededinging in de sector.

24. De delegaties hebben bevestigd dat de respectieve mededingingsautoriteiten zich verbinden tot dialoog, samenwerking en de naleving van het transparantiebeginsel, in overeenstemming met de wettelijke voorschriften, inclusief de bescherming van vertrouwelijke commerciële informatie. De delegaties hebben voorts ook bevestigd dat hun respectieve mededingingsautoriteiten bereid zijn richtsnoeren te verstrekken met betrekking tot procedurele voorschriften, voor zover van toepassing.

25. De delegaties hebben erop gewezen dat de regels inzake de vrijgave van vertrouwelijke of marktgevoelige informatie moeten worden

nageleefd bij alle mededelingen, aan het Gemengd Comité of andere, die betrekking hebben op de samenwerking onder bijlage 2.

26. Met het oog op de toepassing van bijlage 6, punt 4, hebben de delegaties hun verwachting uitgesproken dat het Gemengd Comité binnen een jaar na de ondertekening van het Protocol passende criteria zal opstellen om te bepalen of landen in het verleden blijkt hebben gegeven van samenwerking op luchtvaartgebied.

27. De delegaties verwelkomden de deelname van vertegenwoordigers van IJsland en Noorwegen als waarnemers aan de EU-delegatie en merkten op dat in het Gemengd Comité verder zal worden gewerkt aan een voorstel over de voorwaarden en procedures voor de toetreding van IJsland en Noorwegen tot de Overeenkomst, zoals gewijzigd bij het Protocol.

28. Beide delegaties hebben de verwachting uitgesproken dat hun respectieve luchtvaartautoriteiten, vanaf de datum van ondertekening van het Protocol, toestemming zouden verlenen voor activiteiten overeenkomstig de voorwaarden van deze Overeenkomst, zoals gewijzigd bij het Protocol, op basis van wederzijds respect en wederkerigheid, of op administratieve basis.

*Voor de delegatie van de Europese Unie en haar lidstaten:*

DANIEL CALLEJA

*Voor de delegatie van de Verenigde Staten van Amerika:*

JOHN BYERLY

---

## Aanhangsel C

### **Gezamenlijke verklaring inzake samenwerking op milieugebied**

De delegaties van de Verenigde Staten en de Europese Unie en haar lidstaten hebben nogmaals bevestigd dat het van cruciaal belang is iets te doen aan het milieueffect van de internationale luchtvaart. Ze hebben verklaard zich te verbinden tot de milieudoelstellingen die tijdens de 35<sup>ste</sup> algemene vergadering van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) zijn vastgesteld, en er met name naar te streven:

- a. het aantal mensen dat getroffen wordt door substantieel vliegtuiglawaaï te beperken of te doen afnemen;
- b. het effect van luchtvaartemissies op de lokale luchtkwaliteit te beperken of te doen afnemen; en
- c. het effect van broeikasgasemissies van de luchtvaart op het mondiale klimaat te beperken of te doen afnemen.

De delegaties erkenden de resultaten van de 15<sup>de</sup> conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering en het Akkoord van Kopenhagen, inclusief de gedeelde erkenning van het wetenschappelijke standpunt dat de mondiale temperatuurstijging tot minder dan twee graden moet worden beperkt.

De delegaties hebben de sterke wens en bereidheid van de partijen bevestigd om samen te werken aan het opbouwen van het proces dat tot stand is gebracht door de ICAO-vergadering op hoog niveau inzake de internationale luchtvaart en klimaatverandering, door samen met internationale partners binnen de ICAO inspanningen te leveren om tot een ambitieuzer actieprogramma te komen, inclusief gedegen doelstellingen en een kader voor marktgebaseerde maatregelen, rekening houdende met de bijzondere behoeften van ontwikkelingslanden.

Beide partijen hebben erop gewezen dat zij zich ertoe verbinden met het Comité Milieubescherming en Luchtvaart (CAEP) van de ICAO samen te werken om het werkprogramma van dit comité tijdig en daadwerkelijk uit te voeren, inclusief de vaststelling van een mondiale CO<sub>2</sub>-norm voor luchtvaartuigen en andere maatregelen op het gebied van klimaatverandering, geluidsoverlast en luchtkwaliteit.

De delegaties hebben erop gewezen dat het belangrijk is het milieueffect van de luchtvaart te beperken door:

- permanent samen te werken aan de NextGen- en SESAR-programma's voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer en in het kader van het AIRE-initiatief (Atlantic Interoperability Initiative to Reduce Emissions);
- de ontwikkeling en toepassing van nieuwe vliegtuigtechnologieën en duurzame alternatieve brandstoffen aan te moedigen en te versnellen, onder meer via het „Clean Sky Joint Technology Initiative”, het programma „Continuous Low Energy, Emissions and Noise (CLEEN)”, het „Commercial Aviation Alternative Fuels Initiative (CAAFI)” en het initiatief „Sustainable Way for Alternative Fuel and Energy in Aviation (SWAFEA)”; en
- samen te werken met de wetenschappelijke gemeenschap via, bijvoorbeeld, de „CAEP Impacts and Science Group”, teneinde de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu, zoals gevolgen voor de gezondheid niet-CO<sub>2</sub>-gerelateerde gevolgen voor het klimaat, beter te begrijpen en te kwantificeren.

---

#### D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 2007, 156 en *Trb.* 2008, 20.

Bij brieven van 23 mei 2008 (Kamerstukken II 2007/2008, 31486, nr. 1) is de Overeenkomst, met Bijlagen, in overeenstemming met arti-

kel 2, eerste lid, en artikel 5, eerste lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen overgelegd aan de Eerste en de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

De toelichtende nota die de brieven vergezelde, is ondertekend door de Minister van Verkeer en Waterstaat C. M. P. S. EURLINGS en de Minister van Buitenlandse Zaken M. J. M. VERHAGEN.

De goedkeuring door de Staten-Generaal is verleend op 30 juni 2008.

Het Protocol, met Bijlage, van 24 juni 2010 behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk aan het Protocol kan worden gebonden.

#### E. PARTIJGEGEVENS

### **Overeenkomst**

Zie *Trb.* 2007, 156.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
België	25-04-07					
Bulgarije	25-04-07	01-04-09	R			
Cyprus	25-04-07					
Denemarken	25-04-07					
Duitsland	25-04-07					
Estland	25-04-07	26-02-08	R			
EU (Europese Unie)	30-04-07					
Finland	25-04-07	14-04-08	R			
Frankrijk	25-04-07	07-05-08	R			
Griekenland	25-04-07	19-09-08	R			
Hongarije	25-04-07	07-06-07	R			
Ierland	25-04-07	30-03-09	R			
Italië	25-04-07	14-07-10	R			
Letland	25-04-07	16-06-08	R			
Litouwen	25-04-07	17-11-08	R			
Luxemburg	25-04-07					

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
Malta	25-04-07	16-11-07	R			
<b>Nederlanden, het Koninkrijk der</b> – Nederland – Ned. Antillen – Aruba	25-04-07	14-07-08 – –	R	– – –		
Oostenrijk	25-04-07	27-06-08	R			
Polen	25-04-07	08-07-08	R			
Portugal	25-04-07	06-08-08	R			
Roemenië	25-04-07	31-03-08	R			
Slovenië	25-04-07	30-05-08	R			
Slowakije	25-04-07	29-02-08	R			
Spanje	25-04-07	09-01-09	R			
Tsjechië	25-04-07	11-04-08	R			
Verenigd Koninkrijk, het	25-04-07					
Verenigde Staten van Amerika, de	30-04-07					
Zweden	25-04-07	15-06-07	R			

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

### Protocol van 24 juni 2010

Kennisgeving door de Europese Unie en haar lidstaten is voorzien in artikel 10 van het Protocol.

Partij	Onder-tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg-ging	Buiten werking
België	24-06-10					
Bulgarije	24-06-10					
Cyprus	24-06-10					
Denemarken	24-06-10					
Duitsland	24-06-10					

Partij	Onder- tekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzeg- ging	Buiten werking
Estland	24-06-10					
EU (Europese Unie)	24-06-10					
Finland	24-06-10					
Frankrijk	24-06-10					
Griekenland	24-06-10					
Hongarije	24-06-10					
Ierland	24-06-10					
Italië	24-06-10					
Letland	24-06-10					
Litouwen	24-06-10					
Luxemburg	24-06-10					
Malta	24-06-10					
<b>Nederlanden, het Koninkrijk der</b> – Nederland – Ned. Antillen – Aruba	24-06-10					
Oostenrijk	24-06-10					
Polen	24-06-10					
Portugal	24-06-10					
Roemenië	24-06-10					
Slovenië	24-06-10					
Slowakije	24-06-10					
Spanje	24-06-10					
Tsjechië	24-06-10					
Verenigd Koninkrijk, het	24-06-10					
Verenigde Staten van Amerika, de	24-06-10					



Partij	Ondertekening	Ratificatie	Type*	In werking	Opzegging	Buiten werking
Zweden	24-06-10					

\* 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

Zie *Trb.* 2007, 156 en *Trb.* 2008, 20.

---

Het Protocol van 24 juni 2010 wordt ingevolge artikel 9, eerste lid, vanaf 24 juni 2010 voorlopig toegepast.

Wat betreft het Koninkrijk der Nederlanden, geldt de voorlopige toepassing alleen voor Nederland.

#### G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 2007, 156.

---

De bepalingen van het Protocol van 24 juni 2010 zullen ingevolge artikel 10 in werking treden op de laatste van de volgende data: de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst of één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van dit Protocol noodzakelijke procedures zijn voltooid.

#### J. VERWIJZINGEN

Zie *Trb.* 2007, 156.

### **Verbanden**

De Overeenkomst dient ter vervanging van:

Titel : Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika;

Washington, 3 april 1957

Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 241

- Titel : Protocol met betrekking tot de Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika van 1957; Washington, 31 maart 1978
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 242
- Titel : Protocol tot wijziging van het Protocol van 1978 met betrekking tot de Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika van 1957; Washington, 11 juni 1986
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 243
- Titel : Notawisseling tot wijziging van de Luchtvaartovereenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika van 1957, zoals gewijzigd, en van het Protocol tot wijziging van de Luchtvaartovereenkomst van 31 maart 1978; Washington, 22 december 1987
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 241
- Titel : Notawisseling houdende een overeenkomst tot wijziging van de Luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika van 3 april 1957, zoals gewijzigd; 's-Gravenhage, 13 maart 1992
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 241
- Titel : Notawisseling houdende een overeenkomst tot wijziging van de luchtvaartovereenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika van 1957, zoals gewijzigd, en het Protocol van 31 maart 1978; 's-Gravenhage, 14 oktober 1992
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 241

### Verwijzingen

- Titel : Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart; Chicago, 7 december 1944
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2009, 48
- Titel : Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer; Montreal, 28 mei 1999
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 114

- Titel : Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie<sup>1)</sup>;  
Rome, 25 maart 1957
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 40
- Titel : Verdrag betreffende de Europese Unie;  
Maastricht, 7 februari 1992
- Tekst : *Trb.* 1992, 74 (Nederlands)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 41
- Titel : Verdrag van Lissabon tot wijziging van het Verdrag  
betreffende de Europese Unie en het Verdrag tot oprich-  
ting van de Europese Gemeenschap;  
Lissabon, 13 december 2007
- Tekst : *Trb.* 2008, 11 (Nederlands)
- Laatste *Trb.* : *Trb.* 2010, 174

---

In overeenstemming met artikel 19, tweede lid, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen heeft de Minister van Buitenlandse Zaken bepaald dat het Protocol, met Bijlage, van 24 juni 2010 zal zijn bekendgemaakt in Nederland op de dag na de datum van uitgifte van dit Tractatenblad.

Uitgegeven de *zevenentwintigste* september 2010.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*

M. J. M. VERHAGEN

---

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