

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 december 2015

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Overeenkomst
tussen de Europese Unie en haar lidstaten,
enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende
een gemeenschappelijke luchtvaartruimte,
gedaan te Brussel op 2 december 2010**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	5
Voorontwerp	13
Advies van de Raad van State	14
Wetsontwerp	20
Bijlage:	
Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, ander- zijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte	24
Bijlagen	78

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 décembre 2015

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord sur la création
d'un espace aérien commun entre l'Union
européenne et ses Etats membres,
d'une part, et la Géorgie, d'autre part,
fait à Bruxelles le 2 décembre 2010.**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs	5
Avant-projet	13
Avis du Conseil d'État	14
Projet de loi	20
Annexe:	
Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part	109
Annexes	163

De regering heeft dit wetsontwerp op 9 december 2015 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 9 décembre 2015.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 17 december 2015 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 17 décembre 2015.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

*Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be*

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

*Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be*

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van de Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 2 december 2010.

Deze overeenkomst beoogt een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en de Republiek Georgië, in ruil voor een geleidelijke overname door laatstgenoemde van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart.

Deze overeenkomst past in het stappenplan dat de Raad van de Europese Unie in juni 2005 heeft vastgelegd, teneinde het externe beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart te ontwikkelen.

Een van de doelstellingen van het externe beleid van de Europese Unie is de oprichting van een gemeenschappelijk luchtruim met buurlanden, zoals bedoeld in het nabuurschapsbeleid. Binnen dit luchtruim worden de luchtdiensten geleidelijk geliberaliseerd en worden de regelgevingen op de Europese normen afgestemd.

Op 9 juni 2006 werd een eerste overeenkomst, genaamd "Multilaterale Overeenkomst over de oprichting van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA)", tussen de lidstaten van de Europese Unie, de Balkanlanden, IJsland en Noorwegen ondertekend.

De overeenkomst met Georgië waarbij dit land in het gemeenschappelijke Europese luchtruim werd opgenomen, werd ondertekend op 2 december 2010 en vormt een belangrijke stap naar een ruimere integratie van dit land in de Europese Unie, zoals laatstgenoemde het beoogt voor een aantal landen in het Oosten van Europa.

De overeenkomst biedt de mogelijkheid om hoge normen te hanteren op het vlak van de veiligheid, de beveiliging en het beheer van het luchtvaartverkeer. Voorts biedt ze ook de mogelijkheid om bepaalde communautaire regels toe te passen, vooral op het gebied van het milieu, de toegang tot de markt, de

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010.

Cet accord a pour objectif la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union Européenne et la République de Géorgie en échange de la reprise graduelle, par cette dernière, de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

Il s'inscrit dans le cadre de la « feuille de route » adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

Un des objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne est la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage, espaces à l'intérieur desquels les services de transport aérien sont progressivement libéralisés et les réglementations harmonisées sur la base des normes européennes.

Un premier accord, dit « accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) » avait été signé le 9 juin 2006, entre les États membres de l'Union européenne, les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.

L'accord signé avec la Géorgie le 2 décembre 2010 intégrant la Géorgie dans cet espace aérien commun européen constitue une étape importante vers une intégration plus large de ce pays au sein de l'Union Européenne, comme cette dernière l'envisage avec un certain nombre de pays de l'est de l'Europe.

L'accord permet de garantir des normes élevées dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application de certaines des règles communautaires notamment en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs ou de conditions

bescherming van de consumenten of de eerlijke concurrentievoorwaarden tijdens de liberalisering van de markt voor luchtdiensten tussen de grondgebieden van de Lidstaten van de Europese Unie en dat van Georgië.

Dankzij deze overeenkomst kunnen alle luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie voortaan rechtstreekse vluchten naar Georgië uitbaten vanuit om het even welke luchthaven van de Europese Unie en het omgekeerde geldt ook voor de Georgische luchtvaartmaatschappijen. Ook de tarieven kunnen vrij worden bepaald

De overeenkomst treedt ook gefaseerd in werking. De inwerkingtreding en de toepassing van de essentiële bepalingen van de overeenkomst zullen door de Europese Unie worden geëvalueerd. Deze bepalingen worden bij besluit van een gemengd comité goedgekeurd. Vanaf de eerste fase echter kunnen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen, zonder beperkingen van capaciteit, bestemmingen of frequentie, vluchten uitvoeren tussen elk punt van Europese Unie en elk punt in Georgië (derde- en vierdevrijheidsrechten). Later zullen ook vijfdevrijheidsrechten worden toegekend.

De overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Georgië en alle lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze lidstaten werden ondertekend.

de concurrence équitables tout en libéralisant le marché des services aériens entre les territoires des États membres de l'Union européenne et celui de la Géorgie.

Grâce à cet accord, toutes les compagnies aériennes de l'Union Européenne pourront dorénavant exploiter, sans restriction, des vols directs à destination de la Géorgie à partir de n'importe quel aéroport de l'Union Européenne, et la réciproque sera vraie pour les transporteurs géorgiens. Les tarifs pourront également librement être établis.

L'accord est phasé. La mise en œuvre et l'application de l'essentiel des dispositions de l'accord font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne. Elles sont approuvées par décision d'un comité mixte. Dès la première phase toutefois, les transporteurs des deux Parties bénéficient de la possibilité d'opérer sans restrictions de capacité, destinations ou fréquence de vols entre tout point de l'Union Européenne et tout point en Géorgie (droits dits de troisième et quatrième libertés). Ultérieurement une ouverture aux droits dits de cinquième liberté est prévue.

L'accord est appelé à régir les relations aériennes de la Géorgie avec l'ensemble des pays de l'Union européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Context en doel van de overeenkomst

Deze door de Europese Commissie onderhandelde overeenkomst beoogt een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en de Republiek Georgië, in ruil voor een geleidelijke overname door laatstgenoemde van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart.

Deze overeenkomst past in het stappenplan dat de Raad van de Europese Unie in juni 2005 heeft vastgelegd, teneinde het externe beleid van de Europese Unie op het vlak van de burgerluchtvaart te ontwikkelen.

Een van de doelstellingen van het externe beleid van de Europese Unie is de oprichting van een gemeenschappelijk luchtruim met buurlanden, zoals bedoeld in het nabuurschapsbeleid. Binnen dit luchtruim worden de luchtdiensten geleidelijk geliberaliseerd en worden de regelgevingen op de Europese normen afgestemd.

Op 9 juni 2006 werd een eerste overeenkomst, genaamd “Multilaterale Overeenkomst over de oprichting van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA)”, tussen de lidstaten van de Europese Unie, de Balkanlanden, IJsland en Noorwegen ondertekend.

De overeenkomst met Georgië waarbij dit land in het gemeenschappelijke Europese luchtruim werd opgenomen, werd ondertekend op 2 december 2010 en vormt een belangrijke stap naar een ruimere integratie van dit land in de Europese Unie, zoals laatstgenoemde het beoogt voor een aantal landen in het Oosten van Europa.

De overeenkomst biedt de mogelijkheid om hoge normen te hanteren op het vlak van de veiligheid, de beveiliging en het beheer van het luchtvaartverkeer. Voorts biedt ze ook de mogelijkheid om bepaalde communautaire regels toe te passen, vooral op het gebied van het milieu, de toegang tot de markt, de bescherming van de consumenten of de eerlijke concurrentievoorwaarden tijdens de liberalisering van de markt voor luchtdiensten tussen de grondgebieden van de lidstaten van de Europese Unie en dat van Georgië.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Contexte et objet de l'accord

Cet accord, négocié par la Commission européenne, a pour objectif la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union Européenne et la République de Géorgie en échange de la reprise graduelle, par cette dernière, de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

Il s'inscrit dans le cadre de la “feuille de route” adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

Un des objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne est la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage, espaces à l'intérieur desquels les services de transport aérien sont progressivement libéralisés et les réglementations harmonisées sur la base des normes européennes.

Un premier accord, dit “accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE)” avait été signé le 9 juin 2006, entre les États membres de l'Union européenne, les pays des Balkans, l'Islande et la Norvège.

L'accord signé avec la Géorgie le 2 décembre 2010 intégrant la Géorgie dans cet espace aérien commun européen constitue une étape importante vers une intégration plus large de ce pays au sein de l'Union Européenne, comme cette dernière l'envisage avec un certain nombre de pays de l'est de l'Europe.

L'accord permet de garantir des normes élevées dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien ainsi que l'application de certaines des règles communautaires notamment en matière d'environnement, d'accès au marché, de protection des consommateurs ou de conditions de concurrence équitables tout en libéralisant le marché des services aériens entre les territoires des États membres de l'Union européenne et celui de la Géorgie.

Verloop van de onderhandelingen en toepassing van de overeenkomst

Krachtens een door de Raad van de Europese Unie op 11 juni 2009 toegekend mandaat heeft de Europese Commissie voor rekening van de Europese Unie en haar lidstaten de voorwaarden voor deze overeenkomst onderhandeld met de Republiek Georgië.

De onderhandelingen zijn van start gegaan in oktober 2009 en na drie onderhandelingsrondes werd er op 5 maart 2010 te Tbilisi een overeenkomst geparafeerd. De overeenkomst werd op 2 december 2010 te Brussel ondertekend.

De overeenkomst regelt domeinen waarvoor de Europese Unie en de andere lidstaten respectievelijk deels bevoegd zijn. Het is dus een gemengde overeenkomst die door de parlementen van de 27 lidstaten moet worden geratificeerd.

De overeenkomst treedt ook gefaseerd in werking. De inwerkingtreding en de toepassing van de essentiële bepalingen van de overeenkomst zullen door de Europese Unie worden geëvalueerd. Deze bepalingen worden bij besluit van een gemengd comité goedgekeurd. Vanaf de eerste fase echter kunnen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen, zonder beperkingen van capaciteit, bestemmingen of frequentie, vluchten uitvoeren tussen elk punt van Europese Unie en elk punt in Georgië (derde- en vierdevrijheidsrechten). Later zullen ook vijfdevrijheidsrechten worden toegekend.

De draagwijdte van de overeenkomst en de verwachte voordelen

In de loop van de vijf jaar voorafgaand aan het sluiten van deze overeenkomst, is het reizigersverkeer tussen de Europese Unie en Georgië jaarlijks met gemiddeld 10 % gestegen, tijdens diezelfde periode kende het goederenvervoer een jaarlijkse toename van maar liefst 26 %.

Dankzij deze overeenkomst kunnen alle luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie voortaan rechtstreekse vluchten naar Georgië uitbaten vanuit om het even welke luchthaven van de Europese Unie en het omgekeerde geldt ook voor de Georgische luchtvaartmaatschappijen.

De overeenkomst schaft iedere beperking inzake routes, tarieven of aantal wekelijkse vluchten tussen Georgië en de Europese Unie af.

Zo stimuleert de overeenkomst het luchtverkeersaanbod tussen de Europese Unie en Georgië hoofdzakelijk

Le déroulement des négociations et la mise en œuvre de l'accord

En vertu d'un mandat accordé le 11 juin 2009 par le Conseil de l'Union européenne, la Commission européenne a négocié pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres les termes de cet accord avec la République de Géorgie.

Les discussions ont débuté en octobre 2009 et, au terme de trois sessions de négociations, un accord a été paraphé à Tbilissi le 5 mars 2010. L'accord a ensuite été signé le 2 décembre 2010 à Bruxelles.

L'accord régit des domaines qui relèvent pour une part de la compétence de l'Union européenne et pour d'autres, de celle des États membres. Il est donc mixte et sa conclusion requiert une ratification par les parlements des 27 États membres.

L'accord est aussi phasé. La mise en œuvre et l'application de l'essentiel des dispositions de l'accord font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne. Elles sont approuvées par décision d'un comité mixte. Dès la première phase toutefois, les transporteurs des deux Parties bénéficient de la possibilité d'opérer sans restrictions de capacité, destinations ou fréquence de vols entre tout point de l'Union Européenne et tout point en Géorgie (droits dits de troisième et quatrième libertés). Ultérieurement une ouverture aux droits dits de cinquième liberté est prévue.

La portée de l'accord et les bénéfices attendus

Au cours des cinq années précédant la conclusion de cet accord, le trafic de voyageurs entre l'Union Européenne et la Géorgie a augmenté de 10 % par an en moyenne, tandis que, sur la même période, le trafic de marchandises connaissait une progression annuelle moyenne de pas moins de 26 %.

Grâce à cet accord, toutes les compagnies aériennes de l'Union Européenne pourront dorénavant exploiter des vols directs à destination de la Géorgie à partir de n'importe quel aéroport de l'Union Européenne, et la réciprocité sera vraie pour les transporteurs géorgiens.

L'accord supprime toute restriction sur les tarifs et sur le nombre de vols hebdomadaires entre la Géorgie et l'Union Européenne.

Il aura pour effet de stimuler l'offre de transport aérien entre l'Union Européenne et la Géorgie en attirant

door nieuwe operatoren aan te trekken en nieuwe verbindingen of onderbenutte verbindingen te ontwikkelen. Dit zal de reizigers ten goede komen.

Gelijkaardige overeenkomsten werden reeds gesloten tussen de Europese Unie en de westelijke Balkanlanden, alsook met Marokko. De overeenkomst met Marokko in 2006 heeft geleid tot een belangrijke toename van luchtverbindingen tussen de Europese Unie en Marokko, in het bijzonder door lagekostenluchtvaartmaatschappijen.

De overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Georgië en alle lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze lidstaten werden ondertekend.

Ze schaft de meeste bestaande luchtvaartbeperkingen af (nationaliteit, frequentie, capaciteit, toegang tot de routes,...) in ruil voor de overname door Georgië van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart. Ze vereenvoudigt de administratieve procedures aanzienlijk.

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte houdende de grote beginselen en telt verder 29 artikelen en 4 bijlagen die integraal deel uitmaken van de overeenkomst.

Bijlage I beschrijft de uitgewisselde verkeersrechten, bijlage II bevat de overgangsbepalingen, bijlage III somt de regels van de Europese Unie die Georgië in acht moet nemen, op, en bijlage IV lijst de vier landen op waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 5 (IJsland, Noorwegen, Zwitserland, Liechtenstein).

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

Titel I: Economische bepalingen (art. 2 tot 13)

Artikel 2 legt de commerciële rechten van de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen voor de internationale luchtdiensten vast. De bepalingen in de bijlagen I en II van de overeenkomst verduidelijken onder welke voorwaarden deze rechten kunnen worden uitgeoefend. De binnenlandse luchtdiensten van de betrokken lidstaten (cabotagerechten) zijn uitdrukkelijk uitgesloten van het toepassingsveld van de te ontleen rechten.

De **artikelen 3 en 5** met betrekking tot de toekenning en intrekking van de exploitatievergunningen van de luchtvaartmaatschappijen, leggen de voorwaarden

notamment de nouveaux opérateurs, en développant de nouvelles liaisons ou des liaisons sous-exploitées. Ce qui sera tout bénéfique pour les voyageurs.

Des accords similaires ont déjà été conclus entre l'Union Européenne et les pays des Balkans occidentaux ainsi qu'avec le Maroc. L'accord qui a été négocié avec le Maroc en 2006 avait débouché sur un renforcement important des services aériens entre l'Union européenne et le Maroc notamment de compagnies à bas coûts et bas tarifs.

L'accord est appelé à régir les relations aériennes de la Géorgie avec l'ensemble des pays de l'Union européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays.

Il supprime l'essentiel des limitations existantes en matière de trafic aérien (nationalité, fréquences, capacité, accès aux routes,...) en contrepartie de la reprise, par la Géorgie, de l'acquis communautaire en la matière. Il simplifie considérablement les procédures administratives.

Le contenu de l'accord

L'Accord se compose d'un dispositif énonçant les grands principes, de 29 articles et de quatre annexes parties intégrantes de l'accord :

L'annexe I décrit les droits de trafic échangés, l'annexe II établit les dispositions transitoires, l'annexe III reprend la législation de l'Union Européenne à laquelle la Géorgie doit se conformer et l'annexe IV liste les quatre Etats visés aux articles 3 et 5 (Islande, Norvège, Suisse, Liechtenstein)

L'article 1 définit les termes employés dans l'accord.

Titre I : Les dispositions économiques (art. 2 à 13)

L'article 2 fixe les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes pour les services aériens internationaux. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Les services intérieurs aux États concernés (droits de cabotage) sont explicitement exclus du champ des droits ouverts ;

Les **articles 3 et 5**, relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles

vast waarbinnen de Overeenkomstsluitende Partijen de genoemde exploitatievergunningen toekennen en weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

Artikel 4 definieert het beginsel van de wederzijdse erkenning van de beslissingen die de bevoegde overheden van de Overeenkomstsluitende Partijen nemen in verband met het werkelijke eigendom van en het werkelijke toezicht op de luchtvaartmaatschappijen en dit zonder enige aantasting van de controlemogelijkheden.

Artikel 6 regelt het beginsel van de investeringsliberalisering. Het laat de eigendom van en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij door belangen van de andere Partij toe mits het gemengd comité daarmee instemt.

Artikel 7 stelt dat alle wetten en regels van elke Overeenkomstsluitende Partij bij binnenkomst van, verblijf op, of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven.

Artikel 7 introduceert de beginselen van een eerlijke concurrentie dit betekent vooral de afschaffing, behoudens uitzondering, van de verschillende vormen van overheidssubsidies of staatssteun. Iedere strijdige praktijk zal worden getoetst aan de op het gebied van het mededingingsrecht toepasbare communautaire regelgeving.

Artikel 8 over de commerciële activiteiten bepaalt de voorwaarden binnen welke de luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen ontplooiën. De onderstaande activiteiten zijn aldus gereguleerd: vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen, grondafhandeling, plaatselijke uitgaven, transfer van fondsen, samenwerkingsakkoorden, etc.... ;

Artikel 10 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en -heffingen die de Overeenkomstsluitende Partijen elkaar toekennen. Het gaat om de klassieke uitzonderingen voorzien in de traditionele bilaterale akkoorden.

Artikel 11 benadrukt dat de heffingen voor het gebruik van de luchthavens, de luchtvaartvoorzieningen en -diensten, correct, niet onterecht discriminerend, redelijk en eerlijk verdeeld moeten zijn tussen de verschillende gebruikerscategorieën.

Artikel 12 laat de luchtvaartmaatschappijen toe om hun tarieven vrij te bepalen op basis van een vrije en

les Parties contractantes accordent et refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation ;

L'article 4 définit le principe de reconnaissance mutuelle des décisions relatives à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens prises par les autorités compétentes des Parties contractantes tout en garantissant des possibilités de vérification ;

L'article 6 régit le principe de la libéralisation de l'investissement. Il permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, sous réserve d'une décision du comité mixte ;

L'article 7 rappelle que les lois et règlements des Parties contractantes relatifs à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire, des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application ;

L'article 7 introduit les principes d'une concurrence loyale qui implique, notamment, la suppression, sauf exception, des différentes formes de subventions publiques ou d'aides d'Etat. Toute pratique contraire sera évaluée par rapport à la réglementation communautaire applicable en matière de droit de la concurrence ;

L'article 8 relatif aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie. Les activités suivantes sont ainsi réglementées : représentants de transporteurs aériens, assistance en escale, recettes, dépenses locales, transfert de fonds, accords de coopération, etc... ;

L'article 10 prévoit des exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes. Il s'agit des exemptions classiques prévues dans les accords bilatéraux traditionnels ;

L'article 11 souligne que les redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires ainsi que des services de navigation aérienne doivent être justes, non injustement discriminatoires, raisonnables et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs ;

L'article 12 autorise la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence

eerlijke concurrentie. Het artikel wil de voorafgaande bekendmaking van de gehanteerde tarieven niet verplichten.

Artikel 13 vereenvoudigt de uitwisseling van statistische informatie.

Titel II: Samenwerking op regelgevingsgebied (artikelen 14 tot 20):

In de **artikelen 14 tot 20** worden de bepalingen van de bij de overeenkomst aangehechte communautaire regelgeving waarnaar de Overeenkomstsluitende Partijen zich in de verschillende domeinen van het luchtvervoer moeten schikken, uiteengezet: veiligheid en beveiliging van de burgerluchtvaart, luchtvaarnavigatie, milieu, consumentenbescherming, geïnformatiseerde boekingssystemen, sociale aspecten van het luchtvervoer;

Artikel 14 met betrekking tot de luchtvaart bepaalt dat de luchtvaartuigen van een Partij, die ervan verdacht wordt de internationale normen inzake de veiligheid van de luchtvaart niet na te leven, door de bevoegde instanties en op het grondgebied van de andere Partij aan platforminspecties kunnen worden onderworpen. Dit artikel voorziet ook in een versterkte samenwerking met Georgië dat in de hoedanigheid van waarnemer zal worden betrokken bij de werkzaamheden van het Europese Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart;

Artikel 15 bevat de bepalingen inzake luchtvaartbeveiliging. De Overeenkomstsluitende Partijen verlenen elkaar op verzoek alle nodige bijstand om handelingen van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerlijke luchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van passagiers, bemanningen, luchtvaartuigen, luchthavens, luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de beveiliging van de burgerluchtvaart, te voorkomen. Dit artikel machtigt de Europese Commissie eveneens om inspecties uit te voeren op het grondgebied van Georgië in overeenstemming met de *ad hoc*-wetgeving van de Europese Unie;

Artikel 16 voorziet een specifieke samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer. Georgië wordt in de hoedanigheid van waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het comité voor het "Gemeenschappelijk Europees luchtruim";

Artikel 17 wijst op het belang om het milieu te beschermen in het kader van de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Dit artikel wijst tevens op de noodzaak om maatregelen

libre et loyale. Il prévoit de ne pas rendre obligatoire la notification préalable des tarifs pratiqués ;

L'article 13 facilite l'échange d'informations statistiques.

Titre II : coopération réglementaire (articles 14 à 20) :

Les **articles 14 à 20**, détaille les dispositions de la réglementation communautaire annexée à l'accord auxquelles les Parties contractantes doivent se conformer dans les différents domaines du transport aérien : sécurité et sûreté de l'aviation civile, navigation aérienne, environnement, protection des consommateurs, systèmes informatisés de réservation, aspects sociaux du transport aérien ;

L'article 14 relatif à la sécurité aérienne, établit que les aéronefs d'une partie qui serait soupçonnée de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne puissent être soumis à des inspections au sol par et sur le territoire des autorités compétentes de l'autre partie. Il prévoit aussi une coopération renforcée avec la Géorgie qui sera associée, en qualité d'observateur, aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne ;

L'article 15 évoque les dispositions en matière de sûreté aérienne. Les parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile. Cet article autorise également la Commission européenne à mener des inspections sur le territoire géorgien conformément à la législation *ad hoc* de l'Union européenne;

L'article 16 prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien. La Géorgie sera associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du "Ciel unique européen";

L'article 17 rappelle l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre des politiques appliquées à l'aviation ainsi que la nécessité de prendre des mesures afin

te nemen teneinde de impact van de burgerluchtvaart op het milieu te beperken.

Met betrekking tot de bescherming van de consument, bepaalt **artikel 18** dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de wetgeving op het luchtvervoer in bijlage III;

Voor wat betreft de geïnformatiseerde boekingsystemen bepaalt **artikel 19** dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de wetgeving op het luchtvervoer in bijlage III;

Voor wat betreft de sociale aspecten bepaalt **artikel 20** dat de Partijen zich schikken naar de bepalingen van de wetgeving op het luchtvervoer in bijlage III;

Titel III: institutionele bepalingen (artikelen 21 tot 29)

Artikel 21 betreffende de interpretatie en de handhaving van de overeenkomst formaliseert de verplichtingen van de Partijen om de naleving van deze overeenkomst te waarborgen;

Artikel 22 stelt een gemengd comité in dat is samengesteld uit de vertegenwoordigers van de Partijen en dat verantwoordelijk zal zijn voor het beheer en de toepassing van de overeenkomst;

Artikel 23 maakt het gemengd comité bevoegd voor de beslechting van de geschillen die ontstaan met betrekking tot de interpretatie of de toepassing van de overeenkomst en het voorziet tevens dat er een beroep kan worden gedaan op een scheidsrechtbank indien deze procedure niets oplevert.

Artikel 24 bepaalt dat als een Partij van oordeel is dat de andere Partij één van de verplichtingen van de overeenkomst niet nakomt, zij de gepaste vrijwaringsmaatregelen mag nemen.

Daartoe plegen de Partijen onmiddellijk overleg in het gemengd comité teneinde een voor elke Partij aanvaardbare oplossing te vinden.

Artikel 25 bepaalt dat de bepalingen van deze overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van bestaande bilaterale akkoorden tussen de Lidstaten en Georgië. De rechten voortvloeiend uit de genoemde bilaterale akkoorden die eventueel gunstiger zijn, blijven echter van toepassing

Artikel 26 bepaalt de regels inzake informatieverstrekking, de evaluatie en de eventuele integratie van

de réduire les incidences de l'aviation civile sur l'environnement ;

L'**article 18** prévoit qu'en ce qui concerne la protection du consommateur, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III ;

L'**article 19** prévoit qu'en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III ;

L'**article 20** prévoit qu'en ce qui concerne les aspects sociaux, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III ;

Titre III : dispositions institutionnelles (articles 21 à 29)

L'**article 21** relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux Parties afin d'assurer sa bonne application ;

L'**article 22** institue un comité mixte, composé de représentants des Parties, qui sera responsable de la gestion et de l'application de l'accord ;

L'**article 23** confère au comité mixte la responsabilité de la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir à un tribunal arbitral ;

L'**article 24** dispose que, si une partie considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations de l'accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées.

Dans cette éventualité, les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable ;

L'**article 25** prévoit que les dispositions de cet accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre les États membres et la Géorgie. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer ;

L'**article 26** prévoit lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives, les modalités d'information,

de nieuwe normen in de bijlage III (communautaire verworvenheden) wanneer een Partij wetgevende wijzigingen overweegt.

Artikel 27 verduidelijkt de regels voor een eventuele opzegging.

Artikel 28 legt de registratie van deze overeenkomst bij de ICAO op.

Artikel 29 regelt de inwerkingtreding van de overeenkomst onder voorbehoud dat de interne rechtsprocedures van alle Overeenkomstsluitende Partijen worden nageleefd;

De vier bijlagen

Bijlage I betreffende de overeengekomen diensten en de gespecificeerde routes legt de exploitatievoorwaarden voor de Europese en Georgische luchtvaartmaatschappijen vast. Deze maatschappijen kunnen diensten exploiteren, zonder beperking van frequentie of capaciteit, vanuit elke luchthaven van de Europese Unie, via punten gelegen in de Euromed zone en/of ECAA, naar elke luchthaven van Georgië (derde- en vierdevrijheidsrechten) en omgekeerd. De Europese luchtvaartmaatschappijen zullen eveneens het recht hebben hun vluchten verder te zetten dan Georgië. Voor alle luchtvaartmaatschappijen zal de uitoefening van de zogenaamde vijfdevrijheidsrechten op de tussenliggende punten worden toegestaan en voor de luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie wordt dit ook op de punten daarbuiten toegestaan. Bijlage I lijst de exploitatieflexibiliteiten op die de luchtvaartmaatschappijen kunnen combineren om vrij luchtdiensten aan te bieden;

Bijlage II bepaalt dat de uitvoering en toepassing door Georgië van alle bepalingen van de wetgeving van de Europese Unie inzake het luchtvervoer die in Bijlage III staan, zal worden onderworpen aan een beoordeling door de Europese Unie. Deze beoordeling zal door een beslissing van het gemengd comité worden bekrachtigd. Deze bijlage legt ook een verband tussen de overname van de communautaire verworvenheden door Georgië en de graad van marktopenstelling. Aldus hangt de uitbreiding van de commerciële opportuniteiten naar de vluchten van de zogenoemde vijfde vrijheid, met inbegrip van de vluchten tussen twee Lidstaten voor de Georgische luchtvaartmaatschappijen af van een beslissing van het gemengd comité waarin de voltooiing van de communautaire verworvenheden door Georgië wordt bekrachtigd.

Bijlage III lijst de communautaire regels op inzake de toegang tot de markt, het beheer van het luchtverkeer,

d'évaluation et éventuellement d'intégration de ces nouvelles normes dans l'annexe III (acquis communautaire) ;

L'**article 27** précise les modalités d'une éventuelle dénonciation ;

L'**article 28** impose l'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI ;

L'**article 29** fixe les modalités d'entrée en vigueur de l'accord sous réserve du respect du droit interne de toutes les Parties contractantes ;

Les quatre annexes

L'**annexe I**, relative aux services agréés et aux routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs européens et géorgiens. Ces transporteurs pourront opérer, sans restriction de fréquence ou capacité, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, via des points dans des pays de la zone Euromed et/ou de l'EACE, vers tout aéroport en Géorgie (droits dits de 3e et de 4e libertés) et vice-versa. Les transporteurs communautaires auront également le droit de prolonger leurs vols au-delà de la Géorgie. L'exercice des droits dits de 5e libertés sera autorisé sur les points intermédiaires pour tous les transporteurs et, pour les transporteurs de l'Union Européenne, sur des points au-delà également. L'annexe I dresse la liste des souplesses d'exploitation que les transporteurs peuvent combiner pour fournir librement des services aériens ;

L'**annexe II**, établit que la mise en œuvre et l'application par la Géorgie de toutes les dispositions de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III seront soumises à une évaluation par l'Union européenne qui sera validée par une décision du comité mixte. Elle établit également un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par la Géorgie et le degré d'ouverture du marché. Ainsi, l'extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5e liberté, y compris entre deux États membres de l'Union Européenne pour les transporteurs géorgiens, est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par la Géorgie ;

L'**annexe III** dresse la liste des règles communautaires en matière d'accès au marché, de gestion du

de luchtvaartveiligheid, de luchtvaartbeveiliging, het milieu, de consumentenbescherming, de arbeidstijd voor bepaalde categorieën van het personeel en de geïnternetiseerde boekingsystemen die Georgië in het raam van deze overeenkomst progressief belooft over te nemen. Het gemengd comité wordt belast met de regelmatige bijwerking van deze lijst;

Bijlage IV geeft een lijst van de landen bedoeld in de artikelen 3 en 5 van de overeenkomst en in de bijlage I (gespecificeerde routes). Het gaat om de landen die deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte en Zwitserland.

Op 06/07/2015 heeft de Raad van State zijn advies gegeven (n° 57.664/4).

*
* *

Naar aanleiding van dit advies werd het wetsontwerp gewijzigd (toevoeging van een artikel 3 betreffende de wijzigingen van de Bijlagen van de Overeenkomst).

*De minister van Buitenlandse Zaken en
Europese Zaken,*

Didier REYNERS

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

trafic aérien, de sécurité aérienne, de sûreté aérienne, d'environnement, de protection des consommateurs, de temps de travail pour certaines catégories de personnel et de systèmes informatisés de réservation que la Géorgie s'engage à reprendre progressivement dans le cadre de cet accord. Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste ;

L'**annexe IV** liste les États mentionnés aux articles 3 et 5 de l'accord ainsi qu'à l'annexe I (routes spécifiées). Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

En date du 06/07/2015, le Conseil d'Etat a donné son avis (n°57.664/4).

*
* *

Suite à cet avis, le projet de loi a été modifié (ajout d'un article 3 concernant les modifications des Annexes de l'Accord).

*Le ministre des Affaires étrangères et
européennes,*

Didier REYNERS

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Europese unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte gedaan te Brussel op 2 december 2010.

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Europese unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 2 december 2010, zal volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010.

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010, sortira son plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 57.664/4 VAN 6 JULI 2015**

Op 10 juni 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse en Europese Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Europese unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte gedaan te Brussel, op 2 december 2010”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 6 juli 2015.

De kamer was samengesteld uit Yves Kreins eerste voorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck, assessor, en Colette Gigot griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Jacques Jaumotte

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 6 juli 2015.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

1. In haar advies 52.638/VR, op 22 januari 2013 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 17 juli 2013 “houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, enerzijds, en het Koninkrijk Marokko, anderzijds, gedaan te Brussel op 12 december 2006”¹ heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt:

“1.1. Artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst luidt als volgt:

“2. Het gemengd comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze overeenkomst te wijzigen.”

Die bepaling voorziet in de toepassing van een procedure van wijziging van de bijlagen bij de Euro-mediterrane

¹ *Parl. St.* Senaat 2012-13, nr. 2015/1, 44-50.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 57.664/4 DU 6 JUILLET 2015**

Le 10 juin 2015 le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et européennes à communiquer un avis, dans un délai de trente jours sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 6 juillet 2015.

La chambre était composée de Yves Kreins premier président, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck assesseur, et Colette Gigot greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Jacques Jaumotte.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 6 juillet 2015

*

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

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

1. Dans son avis 52.638/VR, donné le 22 janvier 2013 sur un avant-projet devenu la loi du 17 juillet 2013 “portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, fait à Bruxelles le 12 décembre 2006”¹, la section de législation a formulé l'observation suivante:

“1.1. L'article 27, paragraphe 2, de l'accord euro-méditerranéen énonce:

“2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord”.

Cette disposition met en œuvre une procédure de modification des annexes de l'accord euroméditerranéen qui peut

¹ *Doc. parl.*, Sénat, 20122013, n° 2015/1, pp. 44 à 50.

luchtvaartovereenkomst die ertoe kan leiden dat België gebonden wordt door die wijzigingen, zonder dat de wetgevende vergaderingen daarmee hun instemming hebben betuigd.

1.2. Al dient krachtens artikel 167, § 2, van de Grondwet ook met wijzigingen van een verdrag te worden ingestemd door de Kamers, bestaat er geen bezwaar tegen dat deze instemming onder bepaalde voorwaarden vooraf zou worden gegeven.²

In haar advies 37.954-37.970-37.977-37.978/AV³ heeft de algemene vergadering van de afdeling Wetgeving van de Raad van State met betrekking tot de problematiek van de voorafgaande instemming met verdragen en amendementen daarvan, het volgende opgemerkt:

“Zowel het Hof van Cassatie⁴ als de afdeling Wetgeving van de Raad van State⁵ aanvaarden dat onder bepaalde voorwaarden de wetgevende vergaderingen vooraf kunnen instemmen met een verdrag of met een wijziging van een

² Voetnoot 5 van het geciteerde advies: Zie over de problematiek van de parlementaire instemming met vereenvoudigde verdragswijzigingen: D. Van Eeckhoutte en T. Loose, “Wijziging zkt. instemming”, TvW 2007, 3-27.

³ Voetnoot 6 van het geciteerde advies: Op 15 februari 2005 verstrekt over:

- een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 juni 2006 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004’ (37.954/AV) (Parl.St. VI.Parl. 2004-05, nr. 358/1);

- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.970/AV) (Parl.St. Ver.Verg.Gem. Gem.Comm. 2004-05, nr. B-30/1);

- een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 23 juni 2005 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.977/AV) (Parl.St. Br.Parl. 2004-05, nr. A-128/1);

- een voorontwerp van wet ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa, en met de Slotakte, gedaan te Rome op 29 oktober 2004’ (37.978/AV) (Parl.St. Senaat 2004-05, nr. 1091/1).

⁴ Voetnoot 7 van het geciteerde advies: Voetnoot 35 van het genoemde advies: Cass. 19 maart 1981, Arr. Cass. 198081, 808; JT 1982, 565, noot J. Verhoeven; Cass. 2 mei 2002, nr. C.99.0518.N.

⁵ Voetnoot 8 van het geciteerde advies: Voetnoot 36 van het genoemde advies: Zie o.m. advies nr. 33.510/3 van 28 mei 2002 over een voorontwerp dat ontstaan gegeven heeft aan de wet van 17 december 2002 ‘houdende instemming met het Verdrag betreffende toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden, en met de Bijlagen I en II, gedaan te Aarhus op 25 juni 1998’ (Parl. St. Senaat 200102, nr. 2-1235/1, 48); advies 35.792/2/V van 20 augustus 2003 over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van 27 november 2003 ‘houdende instemming met het Verdrag inzake persistente organische verontreinigende stoffen, gesloten te Stockholm op 22 mei 2001, alsmede met de Bijlagen erbij’ (Parl.St. W.Gew.R. 2003-04, nr. 575/1, 10); advies 36.170/1 van 11 december 2003 over het voorontwerp van wet ‘houdende instemming met de Overeenkomst betreffende de sociale zekerheid tussen het Koninkrijk België en de Republiek Kroatië, ondertekend te Brussel op 31 oktober 2001’ (Parl.St. Senaat 2004-05, nr. 957/1).

aboutir à ce que la Belgique soit liée par ces modifications sans que les assemblées législatives y aient donné leur assentiment.

1.2. Bien qu’il résulte de l’article 167, § 2, de la Constitution que les Chambres doivent également donner leur assentiment aux modifications apportées à un traité, rien ne s’oppose à ce que, sous certaines conditions, cet assentiment soit donné anticipativement².

Dans son avis 37.954-37.970-37.977-37.978/AG³, l’assemblée générale de la section de législation du Conseil d’État a formulé, à propos de la problématique de l’assentiment anticipé aux traités et à leurs amendements, l’observation suivante :

“Tant la Cour de cassation⁴ que la section de législation du Conseil d’État⁵ admettent que, dans certaines conditions, les Chambres législatives peuvent donner leur assentiment préalable à un traité ou à un amendement à celui-ci. Pour

² Note de bas de page 5 de l’avis cité: Voir au sujet de la problématique de l’assentiment parlementaire à des modifications simplifiées à un traité: D. Van eeckhoutte et T. Loose, “Wijziging zkt. Instemming”, T.v.W., 2007, 327.

³ Note de bas de page 6 de l’avis cité: Donné le 15 février 2005 sur:

- un avant-projet devenu le décret du 9 juin 2006 ‘houdende instemming met het Verdrag tot vaststelling van een Grondwet voor Europa en de Slotakte, ondertekend in Rome op 29 oktober 2004’ (37.954/AG) (Doc. parl., Parl. fl., 2004-2005, n° 358/1);

- un avant-projet devenu l’ordonnance du 23 juin 2005 ‘portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l’Europe, et à l’Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004’ (37.970/AG) (Doc. parl., Ass. réunie CoCom., 20042005, n° B30/1);

- un avant-projet devenu l’ordonnance du 23 juin 2005 ‘portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l’Europe, et à l’Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004’ (37.977/AG) (Doc. parl., Parl. Rég. Brux.Cap., 20042005, n° A128/1);

- un avant-projet de loi ‘portant assentiment au Traité établissant une Constitution pour l’Europe, et à l’Acte final, faits à Rome le 29 octobre 2004’ (37.978/AG) (Doc. parl., Sénat, 20042005, n° 1091/1).

⁴ Note de bas de page 7 de l’avis cité : Note de bas de page 35 de l’avis cité : Cass., 19 mars 1981, Pas., 1981, I, n° 417; J.T., 1982, 565, et la note de J. Verhoeven; Cass., 2 mai 2002, n° C.99.0518.N.

⁵ Note de bas de page 8 de l’avis cité: Note de bas de page 36 de l’avis cité: Voir notamment C.E., section de législation, avis 33.510/3 du 28 mai 2002 sur l’avant-projet devenu la loi du 17 décembre 2002 ‘portant assentiment à la Convention sur l’accès à l’information, la participation du public au processus décisionnel et l’accès à la justice en matière d’environnement, et aux annexes, faites à Aarhus le 25 juin 1998’ (Doc. parl., Sénat, 2001-2002, n° 21235/1, p. 48); avis 35.792/2/V du 20 août 2003 sur l’avant-projet devenu le décret du 27 novembre 2003 ‘portant assentiment à la Convention sur les polluants organiques persistants, faite à Stockholm, le 22 mai 2001, ainsi qu’à ses annexes’ (Doc., C.R.W., 2003/2004, n° 575/1, p. 10); avis 36.170/1 du 11 décembre 2003 sur l’avant-projet de loi ‘portant assentiment à la Convention sur la sécurité sociale entre le Royaume de Belgique et la République de Croatie, signée à Bruxelles le 31 octobre 2001’ (Doc. parl., Sénat, 20042005, n° 957/1).

verdrag. Opdat zulke voorafgaande instemming verenigbaar zou zijn met artikel 167, §§ 2 tot 4, van de Grondwet en met artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, moet aan twee voorwaarden worden voldaan: met name is vereist dat de Wetgevende Kamers en desgevallend de Gemeenschaps- en Gewestparlementen de grenzen van de toekomstige wijzigingen⁶ kennen en dat ze uitdrukkelijk aangeven dat ze met die wijzigingen instemmen.”⁷

1.3. Gezien het duidelijk afgebakende onderwerp van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst, lijkt een bepaling waarmee van tevoren wordt ingestemd met de wijzigingen die in die internationale overeenkomst worden aangebracht, aanvaardbaar in het licht van de voornoemde beginselen. Het dispositief van het voorontwerp zou in die zin aangevuld moeten worden.

1.4. Om de Kamers de mogelijkheid te bieden aan de regering te bekwaamere tijd kenbaar te maken dat ze een bepaalde wijziging van één van de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst niet goedkeuren, moet het voorontwerp nog worden aangevuld met een bepaling die de Regering verplicht om binnen een vastgestelde termijn aan de Kamers de wijzigingen mee te delen van de bijlagen waartoe beslist is conform artikel 27, lid 2, van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst.⁸

⁶ Voetnoot 9 van het geciteerde advies: Voetnoot 37 van het genoemde advies: Zie inzonderheid de adviezen waarnaar in de vorige voetnoot wordt verwezen.

⁷ Voetnoot 10 van het geciteerde advies: Zie eveneens advies 44.436/4, gegeven op 26 mei 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 15 juli 2008 ‘houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, gedaan te Straatsburg, op 9 september 1996’ (*Parl. St. W.Parl.* 2007-08, nr. 817/1, 8-10).

⁸ Voetnoot 11 van het geciteerde advies: Zie in die zin onder meer advies 40.321/4, op 22 mei 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 ‘betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1966 betreffende de uitwatering van schepen, gedaan te Londen op 11 november 1988’ (*Parl. St. Senaat* 2005-06, nr. 1845/1), advies 40.322/4, op 22 mei 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 ‘betreffende de toetreding van België tot het Protocol van 1988 aangaande het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, gedaan te Londen op 11 november 1988’ (*Parl. St. Senaat* 2005-06, nr. 1846/1), advies 40.882/2/V, op 8 augustus 2006 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 15 februari 2007 ‘houdende instemming met het Protocol houdende wijziging van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) van 9 mei 1980, gedaan te Vilnius op 3 juni 1999’ (*Parl. St. Senaat* 2006-07, nr. 1866/1), advies 43.976/3, op 10 januari 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van 9 mei 2008 ‘houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001’ (*Parl. St. Vl.Parl.* 2007-08, nr. 1588/1, 15-21), het voornoemde advies 44.436/4, advies 44.173/4, op 12 maart 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 16 februari 2009 ‘houdende instemming met het Internationaal Verdrag van 2001 betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, en met de Bijlagen, gedaan te Londen op 5 oktober 2001’ (*Parl. St. Senaat* 2007-08, nr. 847/1).

qu’un tel assentiment préalable soit compatible avec l’article 167, §§ 2 à 4, de la Constitution et avec l’article 16 de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, deux conditions doivent être réunies: il faut notamment que les Chambres législatives et, le cas échéant, les parlements des communautés et des régions connaissent les limites des futurs amendements⁶ et qu’ils indiquent expressément qu’ils donnent leur assentiment à ces amendements”⁷.

1.3. Compte tenu de l’objet clairement délimité des annexes à l’accord euroméditerranéen, une disposition approuvant de manière anticipée les modifications apportées à cet accord international paraît admissible, au regard des principes précités. Le dispositif de l’avant-projet devrait être complété en ce sens.

1.4. Afin de permettre aux Chambres de notifier en temps utile au Gouvernement qu’elles n’approuvent pas une modification à l’une des annexes à l’accord euroméditerranéen, il y a lieu de compléter encore l’avant-projet par une disposition pour y prévoir l’obligation, pour le Gouvernement, de communiquer aux Chambres, dans un délai déterminé, les modifications des annexes décidées conformément à l’article 27, paragraphe 2, de l’accord euroméditerranéen⁸.

⁶ Note de bas de page 9 de l’avis cité : Note de bas de page 37 de l’avis cité: Voir notamment les avis cités à la note précédente.

⁷ Note de bas de page 10 de l’avis cité: Voir également l’avis 44.436/4 donné le 26 mai 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 15 juillet 2008 ‘portant assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieur, faite à Strasbourg, le 9 septembre 1996’, (*Doc. parl., Parl. wall.*, 20072008, n° 817/1, p. 810).

⁸ Note de bas de page 11 de l’avis cité : En ce sens, voir notamment l’avis 40.321/4, donné le 22 mai 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 ‘relative à l’adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, fait à Londres le 11 novembre 1988’ (*Doc. parl., Sénat*, 20052006, n° 1845/1), l’avis 40.322/4 donné le 22 mai 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 ‘relative à l’adhésion de la Belgique au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 11 novembre 1988’ (*Doc. parl., Sénat*, 20052006, n° 1846/1), l’avis 40.882/2/V donné le 8 août 2006 sur un avant-projet devenu la loi du 15 février 2007 ‘portant assentiment au Protocole portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, fait à Vilnius le 3 juin 1999’ (*Doc. parl., Sénat*, 20062007, n° 1866/1), l’avis 43.976/3 donné le 10 janvier 2008 sur un avant-projet devenu le décret du 9 mai 2008 ‘houdende instemming met het Internationaal Verdrag betreffende de controle van schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt in Londen op 5 oktober 2001’ (*Doc. parl., Parl. fl.*, 20072008, n° 1588/1, p. 1521), l’avis 44.436/4 précité, l’avis 44.173/4 donné le 12 mars 2008 sur un avant-projet devenu la loi du 16 février 2009 ‘portant assentiment à la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalisure nuisibles sur les navires, et aux Annexes, faites à Londres le 5 octobre 2001’ (*Doc. parl., Sénat*, 20072008, n° 847/1).

1.5. De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlagen bij de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst houdt geen afwijking in van de verplichting, zoals die blijkt uit artikel 190 van de Grondwet en uit artikel 8 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen, om die wijzigingen in het *Belgisch Staatsblad* bekend te maken opdat ze uitwerking hebben in het interne recht.

Artikel 190 van de Grondwet bepaalt dat alleen de wetgever bevoegd is om de vorm te bepalen waarin de wetten en verordeningen moeten worden bekendgemaakt opdat ze verbindend worden. Volgens het Hof van Cassatie geldt die grondwetsbepaling naar analogie voor internationale akten. Het Hof heeft immers geoordeeld dat verdragen niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen zolang ze niet integraal zijn bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.⁹

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou enkel geen bezwaar opleveren indien de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen moeten worden bekendgemaakt.¹⁰

Bijgevolg moeten latere wijzigingen van de bijlagen van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst in het *Belgisch Staatsblad* worden bekendgemaakt.¹¹

Deze opmerking geldt ook voor artikel 26, lid 2, van de overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, "betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 2 december 2010", waarmee het voorliggende voorontwerp beoogt in te stemmen, en wel in zoverre dit tweede lid ertoe zou strekken de wijzigingen die door het gemengd comité aangebracht worden in de bijlagen bij de overeenkomst te onttrekken aan het toepassingsgebied van lid 1 van hetzelfde artikel.

2. In haar advies 52.134/3, op 16 oktober 2012 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet (van het Vlaams Gewest) van 3 mei 2013 "houdende instemming met de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het

1.5. L'assentiment anticipé aux modifications des annexes à l'accord euroméditerranéen n'emporte pas de dérogation à l'obligation de les publier au *Moniteur belge* pour qu'elles puissent produire leurs effets en droit interne, obligation qui découle de l'article 190 de la Constitution et de l'article 8 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

L'article 190 de la Constitution dispose que seul le législateur est compétent pour déterminer la forme dans laquelle les lois et règlements doivent être publiés pour acquérir un caractère obligatoire. Selon la Cour de cassation, cette disposition constitutionnelle s'applique par analogie aux actes internationaux. Elle a en effet jugé que les traités sont inopposables aux particuliers tant qu'ils n'ont pas été publiés intégralement au *Moniteur belge*.⁹

Ce n'est que si l'accord euro-méditerranéen avait lui-même déterminé le mode de publication de ces amendements que l'absence de publication au *Moniteur belge* ne susciterait pas d'objection.¹⁰

Par conséquent, il s'impose de publier au *Moniteur belge* les dispositions modificatives ultérieures aux annexes à l'accord euro-méditerranéen.¹¹

Cette observation vaut également pour l'article 26, paragraphe 2, de l'accord "sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010", auquel l'avant-projet examiné vise à porter assentiment, et ce dans la mesure où la portée de ce paragraphe serait de soustraire les modifications apportées aux annexes de l'accord par le comité mixte au champ d'application du paragraphe 1^{er} du même article.

2. Dans son avis 52.134/3, donné le 16 octobre 2012 sur un avant-projet devenu le décret (de la Région flamande) du 3 mai 2013 "portant assentiment à l'Accord euroméditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de

⁹ Voetnoot 12 van het geciteerde advies: Cass. 11 december 1953, Arr.Verbr.1954, 252; Cass. 19 maart 1981, JT 1982, 565, noot J. Verhoeven.

¹⁰ Voetnoot 13 van het geciteerde advies: Regels uitgevaardigd door de organen van internationale instellingen kunnen immers bindend worden verklaard in het interne recht doordat ze zijn bekendgemaakt in het publicatieblad dat door die instellingen wordt uitgegeven, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. Haubert en C. Debroux, "L'application du droit international par le juge administratif", APT 1998, 95). Zie eveneens het voornoemde advies 43.976/3.

¹¹ Voetnoot 14 van het geciteerde advies: Zie in dezelfde zin advies 44.111/3, op 28 februari 2008 verstrekt over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 3 juli 2008 "houdende instemming met het protocol bij het Verdrag van 25 juni 1998 betreffende toegang tot informatie, inspraak van het publiek bij de besluitvorming en toegang tot de rechtspraak inzake milieuaangelegenheden, betreffende de registers inzake de uitstoot en overbrenging van verontreinigende stoffen, ondertekend in Kiev op 21 mei 2003" (Parl.St. Br.Parl. 2007-08, nr. A-474/1, 911).

⁹ Note de bas de page 12 de l'avis cité : Cass., 11 décembre 1953, Pas., 1954, I, p. 298, Cass., 19 mars 1981, J.T. 1982, 565, note J. Verhoeven.

¹⁰ Note de bas de page 13 de l'avis cité: Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. Haubert et C. Debroux, "L'application du droit international par le juge administratif", A.P.T., 1998, p. 95). Voir également l'avis 43.976/3 précité.

¹¹ Note de bas de page 14 de l'avis cité : Voir, dans le même sens, l'avis 44.111/3 donné le 28 février 2008 sur un avant-projet devenu l'ordonnance du 3 juillet 2008 "portant assentiment au protocole à la Convention du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, portant sur les registres des rejets et transferts de polluants, fait à Kiev, le 21 mai 2003" (Doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap., 20072008, n° A474/1, p. 911).

Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 december 2010”, heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking gemaakt¹²:

“Luidens artikel 29, lid 2, van de overeenkomst komen, onverminderd artikel 29, lid 1, ervan, de partijen overeen de overeenkomst voorlopig toe te passen vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de vroegste van de volgende twee data: i) de datum van de laatste kennisgeving waarbij de partijen elkaar hebben meegedeeld dat de procedures voor de voorlopige toepassing van de overeenkomst zijn voltooid, of ii) twaalf maanden na de ondertekening van de overeenkomst, voor zover de interne procedures en/of binnenlandse wetgeving, naargelang het geval, van de partijen zijn vastgesteld.

Daargelaten de vraag naar de juiste betekenis van het bepaalde *sub* artikel 29, lid 2, ii), van de overeenkomst, dient te worden opgemerkt dat er in het Belgische recht geen procedures bestaan voor de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het betrokken parlement of parlementen hebben verkregen.¹³ Met de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag zou worden vooruitgelopen op de instemming ermee, te dezen, van het Vlaams Parlement en zou het Parlement voor de keuze worden gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit zou een beperking op het recht van het Vlaams Parlement zijn om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomen wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden.¹⁴

Artikel 29, lid 2, van de overeenkomst is derhalve voor België en zijn deelgebieden onwerkzaam. Er kan derhalve enkel worden aangeraden de procedure tot parlementaire instemming met de overeenkomst zo snel mogelijk te starten en te voltooien.”

¹² Deze opmerking is overgenomen en vertaald in advies 57.307/4, gegeven op 20 april 2015 over een voorontwerp van wet houdende instemming met dezelfde internationale overeenkomst (Parl.St. Kamer 2014-15, nr. 1101/1, 1213).

¹³ Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Alhoewel paragraaf 3 van artikel 167 van de Grondwet enkel betrekking heeft op de verdragen waarin aangelegenheden worden geregeld die uitsluitend tot de gemeenschaps- of gewestbevoegdheid behoren, geldt de erin opgenomen regel, gelet op de onderlinge samenhang tussen de paragrafen 2 tot 4 van dat artikel, eveneens ten aanzien van de zogenaamde “gemengde” verdragen.

¹⁴ Voetnoot 3 van het geciteerde advies: Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is.

Jordanië, d'autre part, signé à Bruxelles le 15 décembre 2010”, la section de législation a formulé l'observation suivante ¹².

“Selon l'article 29, paragraphe 2, de l'accord, nonobstant son paragraphe 1^{er}, les parties contractantes conviennent d'appliquer provisoirement l'accord à partir du premier jour du mois suivant la première de ces deux dates: i) la date de la dernière note par laquelle les parties se sont notifiées l'accomplissement des procédures nécessaires à cet effet; ou ii) le premier anniversaire de la date de signature de l'accord, sous réserve des procédures internes et/ou de la législation nationale des parties contractantes, selon le cas.

Abstraction faite de la question de la portée exacte de la disposition de l'article 29, paragraphe 2, ii), de l'accord, force est de constater qu'en droit belge, il n'existe pas de procédure réglant l'application provisoire d'une convention internationale.

En vertu de l'article 167, § 3, de la Constitution, les traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment du parlement ou des parlements concernés ¹³. L'application à titre provisoire d'une convention internationale anticiperait son assentiment, en l'occurrence par le Parlement flamand, et obligerait celui-ci, soit à ratifier l'application à titre provisoire, soit, en cas de non-ratification, à mettre l'État belge dans une position délicate vis-à-vis du cosignataire de l'accord. Le droit du Parlement flamand d'apprécier librement s'il peut donner ou non son assentiment s'en trouverait restreint.

En outre, même si l'assentiment du Parlement flamand a pour effet de confirmer ce qui a été arrêté antérieurement, l'accord ne peut avoir d'effet en droit interne avant que cet assentiment n'ait été donné, ce qui peut être source de difficultés ¹⁴.

Il s'ensuit que pour la Belgique et ses entités fédérées, l'article 29, paragraphe 2, de l'accord est inopérant. On ne peut dès lors que recommander d'entamer et d'achever le plus vite possible la procédure d'assentiment parlementaire à l'accord”.

¹² Cette observation a été reprise et traduite dans l'avis n° 57.307/4 donné le 20 avril 2015 sur un avant-projet de loi portant assentiment au même accord international (*Doc. parl.*, Chambre, 2014-2015, n° 1101/1, p. 12-13).

¹³ Note de bas de page 2 de l'avis cité: Bien que le paragraphe 3 de l'article 167 de la Constitution ne porte que sur les traités réglant des matières relevant exclusivement de la compétence communautaire ou régionale, la règle qu'il énonce s'applique également aux traités dits “mixtes” vu la corrélation entre les paragraphes 2 et 4 de cet article.

¹⁴ Note de bas de page 3 de l'avis cité: Ce ne sera pas le cas uniquement s'il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour une application conforme au traité dans la pratique.

Dezelfde opmerking geldt, *mutatis mutandis*, ook voor artikel 29, lid 2, van de overeenkomst, waarmee het voorliggende voorontwerp van wet beoogt in te stemmen.¹⁵

De griffier,

Colette GIGOT

De eerste voorzitter,

Yves KREINS

Cette observation vaut également, *mutatis mutandis*, pour l'article 29, paragraphe 2, de l'accord auquel l'avant-projet de loi examiné vise à porter assentiment ¹⁵.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le premier président,

Yves KREINS

¹⁵ Met dien verstande inzonderheid dat de verwijzing naar artikel 167, § 3, van de Grondwet moet worden vervangen door een verwijzing naar paragraaf 2 van die bepaling, daar het om de federale wetgever gaat.

¹⁵ En considérant notamment que la référence qui y est faite à l'article 167, § 3, de la Constitution doit être remplacée par une référence au deuxième paragraphe de cette disposition, s'agissant du législateur fédéral.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

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

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

De minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, betreffende een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, gedaan te Brussel op 2 december 2010, zal volkomen gevolg hebben.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et européennes et de la ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et européennes et la ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, fait à Bruxelles le 2 décembre 2010, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

De wijzigingen van de Bijlagen bij de Overeenkomst, die overeenkomstig artikel 26.2 van de Overeenkomst aangenomen zullen worden, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 23 november 2015

FILIP

VAN KONINGSWEGE :

*De minister van Buitenlandse Zaken
en Europese Zaken,*

Didier REYNDEERS

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

Art. 3

Les modifications aux Annexes de l'Accord, qui seront adoptées en application de l'article 26.2 de l'Accord, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 23 novembre 2015

PHILIPPE

PAR LE ROI :

*Le ministre des Affaires étrangères
et européennes,*

Didier REYNDEERS

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

BIJLAGE

ANNEXE

OVEREENKOMST
TUSSEN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD,
EN GEORGIË, ANDERZIJD,
BETREFFENDE EEN GEMEENSCHAPPELIJKE LUCHTVAARTRUIMTE

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 GROOTHERTOOGDOM 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, hierna de "lidstaten" genoemd, en

DE EUROPESE UNIE,

enerzijds, en

GEORGIE, hierna "Georgië" genoemd,

anderzijds,

NOTA NEMENDE van de Partnerschaps- en samenwerkingsovereenkomst tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en Georgië, anderzijds, die op 22 april 1996 te Luxemburg is ondertekend;

DE WENS UITDRUKKEND een gemeenschappelijke luchtvaartruimte tot stand te brengen, gebaseerd op wederzijdse toegang tot de luchtvervoersmarkten van de partijen, gelijke concurrentievoorwaarden en naleving van dezelfde regels, met name op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale aspecten en milieu;

DE WENS UITDRUKKEND de uitbreiding van de luchtvervoersmogelijkheden te vergemakkelijken, onder meer via de ontwikkeling van luchtvervoersnetwerken, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van passagiers en expediteurs aan passende luchtvervoersdiensten;

HET BELANG ERKENNENDE van het luchtvervoer voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

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

OVEREENKOMEND dat het belangrijk is de regels betreffende de gemeenschappelijke luchtvaartruimte te baseren op de relevante geldende wetgeving in de Europese Unie, zoals vastgesteld in bijlage III bij deze overeenkomst;

ERKENNENDE DAT de volledige naleving van de regels van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte de partijen in staat stelt alle voordelen van die luchtvaartruimte volledig te benutten, zoals het openstellen van de toegang tot markten en het maximaliseren van de voordelen voor de consumenten, bedrijfssectoren en werknemers van beide partijen;

ERKENNENDE dat de totstandbrenging van de gemeenschappelijke luchtvaartruimte en de toepassing van de regels ervan niet kan worden bereikt zonder, waar nodig, overgangsmaatregelen vast te stellen;

ERKENNENDE dat het belangrijk is in dit verband adequate bijstand te verlenen;

DE WENS UITDRUKKEND dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden op open markten;

DE WENS UITDRUKKEND dat alle sectoren van de luchtvervoersindustrie, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerde overeenkomst;

DE WENS UITDRUKKEND het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen en nogmaals bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen tegen de beveiliging van luchtvaartuigen die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van het luchtvervoer nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

DE WENS UITDRUKKEND een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen te creëren, waardoor hun luchtvaartmaatschappijen billijke en gelijke kansen genieten om de overeengekomen diensten te verlenen;

ERKENNENDE dat subsidies een negatief effect kunnen hebben op de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen en de basisdoelstellingen van deze Overeenkomst in het gedrang kunnen brengen;

HET BELANG BEVESTIGEND van milieubescherming bij de ontwikkeling en toepassing van het internationale luchtvaartbeleid en erkennend dat soevereine staten het recht hebben passende milieubeschermingsmaatregelen te nemen;

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

VOORNEMENS voort te bouwen op het bestaande kader van de huidige luchtvervoersovereenkomsten, teneinde aan beide zijden open markttoegang en zo veel mogelijk voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, personeel en de maatschappij in het algemeen tot stand te brengen;

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

Definities

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

- (1) "overeengekomen diensten" en "gespecificeerde routes": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 (Verlening van rechten) en bijlage I bij deze Overeenkomst;
- (2) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst, de bijlagen daarbij en eventuele wijzigingen daarvan;
- (3) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregeld en niet-geregeld (charter) luchtvervoer en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten;
- (4) "bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of –entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze Overeenkomst;
- (5) "deugdelijkheid": het feit dat een luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten kan exploiteren, d.w.z. dat ze over voldoende financiële middelen en adequate managementdeskundigheid beschikt en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- (6) "nationaliteit": het feit dat een luchtvaartmaatschappij voldoet aan de eisen inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;

- (7) "Verdrag", het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
- a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94, onder a), van het Verdrag van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Georgië als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaten van de Europese Unie, en
 - b) alle bijlagen of wijzigingen van bijlagen die krachtens artikel 90 van het Verdrag zijn goedgekeurd, voor zover die bijlage of wijziging op een gegeven ogenblik geldt voor zowel Georgië als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Unie;
- (8) "recht van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat (de "verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de "ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;
- (9) "volledige kosten": de kosten van de dienstverlening plus een redelijke toeslag voor administratieve overheadkosten en, voor zover van toepassing, alle toepasselijke toeslagen die de milieukosten weergeven en die zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast;
- (10) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;

- (11) "ECAA-Overeenkomst": de multilaterale Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en haar lidstaten, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië en de Missie van de Verenigde Naties voor interimbestuur in Kosovo¹ betreffende de totstandbrenging van een Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte;
- (12) "Euromedland": een mediterraan land dat betrokken is bij het Europees nabuurschapsbeleid (op de datum van ondertekening van de Overeenkomst: Marokko, Algerije, Tunesië, Libië, Egypte, Libanon, Jordanië, Israël, de Palestijnse gebieden, Syrië en Turkije);
- (13) "onderdanen": personen of entiteiten met de Georgische nationaliteit, wat de Georgische partij betreft, of met de nationaliteit van een lidstaat, wat de Europese partij betreft; in het geval van een juridische entiteit moet de permanente en feitelijke zeggenschap over die entiteit, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, berusten bij personen met de Georgische nationaliteit, wat de Georgische partij betreft, of bij personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of van een van de in bijlage IV vermelde derde landen, wat de Europese partij betreft;
- (14) "exploitatievergunningen": exploitatievergunningen en alle andere relevante documenten of certificaten die krachtens de relevante geldende EU-wetgeving zijn afgegeven, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en certificaten of vergunningen die krachtens de relevante geldende Georgische wetgeving zijn afgegeven, in het geval van Georgië;

¹ Overeenkomstig Resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad van 10 juni 1999.

- (15) "partijen": enerzijds de Europese Unie of haar lidstaten, of de Europese Unie en haar lidstaten, overeenkomstig hun respectievelijke bevoegdheden (de Europese partij), en anderzijds Georgië (de Georgische partij);
- (16) "prijs":
- i) "passagierstarieven": de prijzen die moeten worden betaald aan luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers voor het vervoer van passagiers en bagage op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden; en
 - ii) "luchttarieven": de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden.
- Voor zover van toepassing heeft deze definitie betrekking op het grondvervoer in verband met internationaal luchtvervoer, alsook op de voorwaarden voor de toepassing van deze tarieven.
- (17) "hoofdvesting": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij in het land van de partij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;
- (18) "openbaredienstverplichting": een verplichting die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd om op een specifieke route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen en minimumcapaciteit, normen waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De desbetreffende luchtvaartmaatschappijen kunnen door de betrokken partij worden vergoed voor het naleven van openbaredienstverplichtingen;

(19) "subsidie": alle door de overheid of door een regionale organisatie of andere overheidsorganisatie verleende financiële bijdragen waarbij:

- a) de praktijk van de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
- b) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen, deze niet int, of waarbij deze inkomsten buitensporig zijn afgenomen;
- c) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten aanbiedt, behalve algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt; of
- d) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier lichaam een of meer van de onder a, b en c, genoemde soorten functies toevertrouwt of dat lichaam daarmee belast, welke functies zij normaal zelf zou vervullen en de praktijk in werkelijkheid niet afwijkt van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;

en waarbij een voordeel wordt verleend.

- (20) "SESAR": de technische tenuitvoerlegging van het Europees gemeenschappelijk luchtruim waarbij de luchtverkeersleidingssystemen van de nieuwe generatie op gecoördineerde en gesynchroniseerde wijze worden onderzocht, ontwikkeld en ingezet;
- (21) "grondgebied": wat Georgië betreft, het landoppervlak en de territoriale wateren die onder de soevereiniteit, suzereiniteit, bescherming of rechtsbevoegdheid van Georgië vallen en, wat de Europese Unie betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vallen en onderhevig zijn aan de in die verdragen en eventuele opvolgingsinstrumenten vastgestelde voorwaarden. 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 Unie inzake de luchtvaart, die per 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Córdoba is aangenomen;
- (22) "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenmilieu-, luchtnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, aanverwante diensten en faciliteiten inbegrepen.

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2

Verlening van rechten

1. Overeenkomstig bijlagen I en II verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a) het recht over het grondgebied te vliegen zonder te landen;
 - b) het recht op het grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);
 - c) bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op het grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer; en
 - d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:
 - a) Georgië het recht op het grondgebied van een lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat;
 - b) de Europese Unie het recht op het grondgebied van Georgië tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van Georgië.

ARTIKEL 3

Vergunning

1. Wanneer de bevoegde instanties van de ene partij een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, verlenen zij zo spoedig mogelijk de passende vergunningen, voor zover:
 - a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Georgië:
 - de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Georgië bevindt en de maatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Georgië; en

- het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Georgië; en
 - tenzij anders bepaald in artikel 6 (Investeringsen) van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over die maatschappij berust bij Georgië en/of Georgische onderdanen.
- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van een lidstaat onder het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bevindt, en de luchtvaartmaatschappij houder is van een geldige exploitatievergunning; en
 - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is geïdentificeerd; en
 - tenzij anders bepaald in artikel 6 (Investeringsen) van deze Overeenkomst, de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, in handen is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage IV vermelde staten en/of onderdanen van die staten;
- c) de luchtvaartmaatschappij beantwoordt aan de voorwaarden in de wetten en regels die normaal worden toegepast door de autoriteit die bevoegd is voor de exploitatie van het luchtvervoer; en
- d) de voorschriften van artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst worden gehandhaafd en opgelegd.

ARTIKEL 4

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen
met betrekking tot deugdelijkheid, eigendom van en zeggenschap
over luchtvaartmaatschappijen

Als de bevoegde autoriteiten van een partij een aanvraag voor een vergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkennen zij de door de bevoegde autoriteiten van de eerste partij gedane regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof zij die vaststellingen zelf zouden hebben gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald onder a) en b) hieronder.

- a) Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 3 (Vergunning) van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende vergunningen of machtigingen niet zijn nageleefd, stellen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis en motiveren hun bezorgdheid. In dat geval mag elke partij om overleg, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten, en/of aanvullende informatie over deze bezorgdheid verzoeken, en op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité.

b) Dit artikel heeft geen betrekking op de erkenning van vaststellingen met betrekking tot:

- veiligheidscertificaten of –licenties;
- beveiligingsregelingen;
- verzekeringsdekking.

ARTIKEL 5

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen weigeren, intrekken, opschorten of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken als:

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Georgië:

- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Georgië bevindt of de maatschappij niet over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Georgië beschikt; of
- het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk wordt uitgeoefend of gehandhaafd door Georgië; of
- tenzij anders bepaald in artikel 6 (Investerings) van deze Overeenkomst, de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie in handen is van en onder de feitelijke zeggenschap staat van Georgië en/of Georgische onderdanen.

- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat onder het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bevindt, of de luchtvaartmaatschappij niet in het bezit is van een geldige exploitatievergunning; of
 - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
 - tenzij anders bepaald in artikel 6 (Investerings) van deze Overeenkomst, de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie, of de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij niet berust bij lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of bij andere in bijlage IV vermelde staten en/of onderdanen van die staten;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 7 (Naleving van wetten en regels) van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels; of
- d) de voorschriften van artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst niet worden gehandhaafd en opgelegd; of
- e) een partij overeenkomstig artikel 8 (Mededinging) van deze Overeenkomst heeft vastgesteld dat niet voldaan is aan de mededingingsvoorwaarden.

2. Tenzij onmiddellijke maatregelen noodzakelijk zijn om verdere niet-naleving van lid 1, onder c) of d), van dit artikel te voorkomen, worden de in dit artikel vastgestelde rechten pas uitgeoefend na overleg met de bevoegde instanties van de andere partij.
3. Geen van de partijen doet een beroep op het bij dit artikel vastgestelde recht om vergunningen of licenties van luchtvaartmaatschappijen van een partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken op grond van het feit dat een of meer ECAA-partijen, of onderdanen daarvan, meerderheidseigenaar van die luchtvaartmaatschappij zijn en/of er zeggenschap over uitoefenen, voor zover die ECAA-partij of -partijen een op wederkerigheid berustende behandeling aanbiedt

ARTIKEL 6

Investeringsen

Onverminderd artikel 3 (Vergunning) en artikel 5 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst, wordt, krachtens een beslissing van het bij artikel 22, lid 2, (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité, toegestaan dat lidstaten of onderdanen van lidstaten meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij uit Georgië, en dat Georgië of onderdanen van Georgië meerderheidseigenaar zijn van of feitelijke zeggenschap uitoefenen over een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie.

In die beslissing worden de voorwaarden gespecificeerd voor de exploitatie van de onder deze Overeenkomst vallende overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen. De bepalingen van artikel 22, lid 8, (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst zijn niet van toepassing op dit type beslissingen.

ARTIKEL 7

Naleving van wetten en regels

1. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij, moeten luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen die luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven.
2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften die op dat grondgebied gelden met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het vliegtuig (met inbegrip van de regelgeving inzake binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.

ARTIKEL 8

Mededinging

1. De partijen erkennen dat zij gezamenlijk streven naar een billijk en concurrerend kader voor de exploitatie van 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 worden gesubsidieerd.

2. Binnen de werkingssfeer van deze Overeenkomst en onverminderd de daarin vervatte bijzondere bepalingen, is elke discriminatie op grond van nationaliteit verboden.
3. Overheidssteun die de mededinging verstoort of dreigt te verstoren door bepaalde ondernemingen of luchtvaartproducten of –diensten te bevoordelen, is onverenigbaar met de goede werking van deze Overeenkomst voor zover het de handel tussen de partijen in de luchtvaartsector kan beïnvloeden.
4. Alle handelswijzen die met dit artikel in strijd zijn, worden beoordeeld aan de hand van de criteria die voortvloeien uit de toepassing van de mededingingsregels die van toepassing zijn in de Europese Unie, met name artikel 107 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en de instrumenten die ter interpretatie hiervan door de instellingen van de Europese Unie zijn vastgesteld.
5. Als een partij vaststelt dat op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden, met name ten gevolge van een subsidie, die de billijke en gelijke mededingingskansen van haar luchtvaartmaatschappijen negatief beïnvloeden, mag zij haar opmerkingen overmaken aan de andere partij. Bovendien mag zij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst. Het overleg start uiterlijk 30 dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek. Indien binnen 30 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 desbetreffende luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij te weigeren, in te houden, in te trekken, op te schorten of aan passende voorwaarden te onderwerpen, overeenkomstig artikel 5 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst.

6. De in lid 5 van dit artikel vermelde maatregelen moeten passend en proportioneel zijn en wat de reikwijdte en de duur betreft beperkt zijn tot wat strikt noodzakelijk is. Ze mogen uitsluitend gericht zijn tegen de luchtvaartmaatschappijen die voordeel halen uit een subsidie of uit de in dit artikel bedoelde voorwaarden, en laten het recht van beide partijen om actie te ondernemen uit hoofde van artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen) van deze Overeenkomst onverlet.
7. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op nationaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.
8. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de wetten en regels betreffende openbardienstverplichtingen op het grondgebied van de partijen.

ARTIKEL 9

Commerciële opportuniteiten

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij met het oog op de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten.

2. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk.

Grondafhandeling

3.a) Onverminderd punt b) hieronder heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:

- i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest,
- ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt.

b) Voor bepaalde categorieën grondafhandelingsdiensten, namelijk bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, vracht- en postafhandeling, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, mogen alleen fysieke of operationele beperkingen worden opgelegd aan de in punt a), onder i) en ii), vermelde rechten volgens de wetten en regels die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere partij. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van deze diensten mogen de volledige kosten daarvan, inclusief een redelijk rendement van het kapitaal, niet overschrijden.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen

4. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, of op het internet. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.
5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, lokale inkomsten om te wisselen en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied en, voor zover dit niet in strijd is met de algemeen toepasselijke wet- en regelgeving, naar het land of de landen van haar keuze. De inwisseling en overmaking dient onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum dat de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.
6. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

Samenwerkingsregelingen

7. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze Overeenkomst, mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing (bijv. overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit, codesharingafspraken) samenwerken met:

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c) alle exploitanten van vervoer over land en maritiem vervoer,

voor zover i) alle deelnemers aan dergelijke samenwerkingsvormen over de passende bevoegdheid met betrekking tot de onderliggende route beschikken en ii) de samenwerking voldoet aan de normaal voor dergelijke vormen van samenwerking geldende voorschriften inzake veiligheid en mededinging. Wanneer passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet op het verkooppunt of in elk geval alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerder elk deel van de dienst zal uitvoeren.

- 8.a) Ondernemingen die oppervlaktevervoer van passagiers verzorgen, zijn niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer om de enkele reden dat deze diensten door een luchtvaartmaatschappij in eigen naam worden aangeboden. De ondernemingen die diensten voor vervoer over land verzorgen mogen zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsvormen. Bij het overwegen van samenwerkingsvormen kunnen aanbieders van oppervlaktevervoer onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.

- b) Onverminderd de overige bepalingen van deze Overeenkomst mogen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen in het kader van luchtvervoer bovendien zonder beperking gebruik maken van vrachtvervoer over land van en naar alle punten op het grondgebied van Georgië en de Europese Unie of van derde landen, inclusief vervoer van en naar alle luchthavens met douanefaciliteiten en, voor zover van toepassing, vracht onder contract vervoeren overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels. Dergelijke vracht heeft, ongeacht of het oppervlakte- dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun vervoer over land zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van vervoer over land; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die vervoer over land aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale diensten voor vrachtvervoer kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het vervoer over land is inbegrepen, voor zover de expediteurs juiste feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

Leasing

- 9.a) De luchtvaartmaatschappijen van elke partij zijn gerechtigd de overeengekomen diensten te verlenen met luchtvaartuigen en bemanningen die van om het even welke andere luchtvaartmaatschappij zijn geleast, inclusief luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, voor zover alle deelnemers aan dergelijke regelingen voldoen aan de voorwaarden van de wetten en regels die normaal door de partijen worden toegepast op dergelijke regelingen.
- b) Geen van beide partijen mag van de luchtvaartmaatschappijen die hun apparatuur leasen, eisen dat zij in het bezit zijn van verkeersrechten onder deze Overeenkomst.

- c) Alleen in uitzonderlijke gevallen of om te voldoen aan tijdelijke behoeften is het toegestaan dat een Georgische luchtvaartmaatschappij een luchtvaartuig met bemanning least ("wet-leasing") van een luchtvaartmaatschappij van een derde land, of dat een luchtvaartmaatschappij van de Europese Unie een luchtvaartuig met bemanning least van een luchtvaartmaatschappij van een derde land dat niet in bijlage IV bij deze Overeenkomst is vermeld, om de uit hoofde van deze Overeenkomst toegekende rechten te exploiteren. Dergelijke "wet-leasing" moet voorafgaandelijk worden goedgekeurd door de autoriteit die de vergunning heeft afgegeven aan de leasende luchtvaartmaatschappij en door de bevoegde autoriteit van de andere partij.

Franchising / branding

10. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht franchising- of branding-overeenkomsten te sluiten met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen de vereiste bevoegdheid hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die gewoonlijk door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, met name die welke de vrijgave vereisen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert.

ARTIKEL 10

Douanerechten en belastingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grond-apparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, krachtens de relevante toepasselijke wetgeving en op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke rechten en heffingen die (a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Unie en (b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, voor zover die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.
2. Worden eveneens vrijgesteld, krachtens de relevante toepasselijke wetgeving en op basis van wederkerigheid, van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:
 - 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) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
 - c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer ingezet 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;
 - d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied; en
 - e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.
3. Onverminderd eventuele andersluidende bepalingen verhindert niets in deze Overeenkomst een partij om belastingen, heffingen, taksen of lasten in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.
4. Het is mogelijk dat van de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en goederen vereist wordt dat ze onder toezicht of zeggenschap van de bevoegde autoriteiten blijven en dat ze niet mogen worden overgedragen zonder betaling van de relevante douaneheffingen en taksen.

5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.
6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, rechten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.
7. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van taksen, douaneheffingen, vergoedingen en andere heffingen die niet op de kostprijs van de verleende dienst zijn gebaseerd.
8. De normale boordapparatuur 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 kunnen ze onder toezicht van de genoemde autoriteiten worden geplaatst tot ze opnieuw worden uitgevoerd of tot ze op een andere wijze, in overeenstemming met de douaneregels, worden verwijderd.
9. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de btw, behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. De bepalingen van de tussen een lidstaat en Georgië gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

ARTIKEL 11

Gebruikersheffingen 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 luchtvaartnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten, luchthavens, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende voorzieningen en diensten correct, redelijk, niet ten onrechte discriminerend 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 rendement op kapitaal 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 om het even welke andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.
2. Iedere partij garandeert dat overleg plaatsvindt tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen en/of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken, en ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen alle informatie uitwisselen 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 ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of –organen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde die autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

3. Geen van beide partijen wordt bij procedures voor de regeling van geschillen volgens artikel 23 van deze Overeenkomst (Regeling van geschillenbeslechting) geacht een bepaling van dit artikel te hebben overtreden, tenzij
- a) zij verzuimt de last of de praktijk die voorwerp is van een klacht door de andere partij binnen een redelijke termijn opnieuw te bekijken, of
 - b) na deze beschouwing nalaat alle in haar macht liggende stappen te doen om een last of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

ARTIKEL 12

Prijsstelling

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.
2. De partijen eisen niet dat de prijzen worden aangemeld.
3. De luchtvaartautoriteiten kunnen onderling overleg plegen over kwesties als, maar niet beperkt tot niet-correcte, onredelijke, discriminerende of gesubsidieerde prijzen.

ARTIKEL 13

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 bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst ingestelde 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.

TITEL II

SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 14

Veiligheid van de luchtvaart

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage III, deel C, gespecificeerde wetgeving inzake luchtvaartveiligheid, volgens de hierna uiteengezette voorwaarden.

2. De partijen werken samen om te garanderen dat Georgië de in lid 1 van dit artikel bedoelde wetgeving toepast. Daartoe wordt Georgië vanaf de datum van inwerkingtreding van deze Overeenkomst als waarnemer betrokken bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.
3. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet naleving van de bij het Verdrag vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.
4. De bevoegde autoriteiten van een partij kunnen op elk ogenblik om overleg vragen over de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen.
5. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij vaststellen dat een luchtvaartuig, product of activiteit:
 - a) niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag of, indien van toepassing, de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving;
 - b) na een in lid 3 van dit artikel bedoelde inspectie aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag of de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen, of

- c) aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat de overeenkomstig het Verdrag of de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving vastgestelde minimumnormen niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.
6. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 5 stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.
7. Wanneer uit hoofde van lid 5 van dit artikel genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te nemen, kan elke partij de zaak doorverwijzen naar het Gemengd Comité.

ARTIKEL 15

Beveiliging van de luchtvaart

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel D, van deze Overeenkomst gespecificeerde bepalingen van de wetgeving van de Europese Unie inzake luchtvaartbeveiliging, volgens de hierna uiteengezette voorwaarden.
2. Georgië kan worden onderworpen aan een inspectie van de Europese Commissie overeenkomstig de relevante beveiligingswetgeving van de Europese Unie, zoals vermeld in bijlage III bij deze Overeenkomst. De partijen stellen het mechanisme vast dat nodig is voor de uitwisseling van informatie over de resultaten van dergelijke beveiligingsinspecties.

3. Aangezien de veiligheid van burgerluchtvaartuigen, hun passagiers en hun bemanning een fundamentele voorwaarde is voor het exploiteren van internationale luchtdiensten, bevestigen beide partijen dat hun verplichtingen tegenover elkaar ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten, met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover beide partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe beide partijen zijn toegetreden.

4. 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 luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

5. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgestelde aanbevolen werkwijzen, die als bijlage bij het Verdrag zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

6. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen om luchtvaartuigen te beschermen, passagiers en hun handbagage aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen en passende controles van de bemanning, vracht (inclusief ruimbagage) en boordproviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden van het luchtvaartuig en dat die maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 5 van dit artikel vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere partij.

7. Iedere partij neemt ook elk verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke veiligheidsmaatregelen te nemen, welwillend in overweging. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij dit in noodgevallen redelijkerwijs niet mogelijk is. Bovendien mag elke partij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 22 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

8. 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 luchtvaarnavigatiefaciliteiten 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 eind te maken aan het incident of de dreiging.

9. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.
10. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.
11. Onverminderd artikel 5 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of afhankelijk gesteld van voorwaarden wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt bereikt.
12. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van de vijftien (15) dagen.
13. Alle overeenkomstig lid 11 van dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel volledig naleeft.

ARTIKEL 16

Luchtverkeersbeheer

1. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de bepalingen van de in bijlage III, deel B, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving, volgens de hierna uiteengezette voorwaarden.
2. De partijen werken samen op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot Georgië, teneinde de huidige veiligheidsnormen en de algehele efficiëntie van de algemene luchtverkeersnormen in Europa te verhogen, de capaciteit te optimaliseren, vertragingen tot een minimum te beperken en de milieuefficiëntie te verhogen. Om dit doel te verwezenlijken, wordt Georgië vanaf de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst als waarnemer betrokken bij het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim. Het Gemengd Comité wordt verantwoordelijk voor het toezicht op en de vergemakkelijking van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.
3. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectievelijke grondgebied te vergemakkelijken:
 - a) neemt Georgië de nodige maatregelen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door ervoor te zorgen dat de relevante nationale toezichtsorganen minstens functioneel onafhankelijk zijn van de dienstverleners op het gebied van luchtvaartnavigatie; en

- b) betreft de Europese Unie Georgië bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaart-navigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door Georgië in een vroeg stadium te betrekken bij de inspanningen om functionele luchtruimblokken vast te stellen of door passende coördinatie inzake SESAR.

ARTIKEL 17

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van luchtvaartbeleid. De partijen erkennen dat er behoefte is aan effectieve mondiale, regionale, nationale en/of lokale actie om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken.
2. Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel E, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving inzake luchtvervoer.
3. 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 te garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.

4. Deze Overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om alle passende maatregelen te nemen om het effect van het luchtvervoer op het milieu te beperken, voor zover dergelijke maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de rechten en plichten van de bevoegde autoriteiten krachtens internationale wetgeving en zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.

ARTIKEL 18

Consumentenbescherming

Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel G, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving inzake luchtvervoer.

ARTIKEL 19

Geautomatiseerde boekingssystemen

Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel H, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving inzake luchtvervoer.

ARTIKEL 20**Sociale aspecten**

Onverminderd de overgangsbepalingen in bijlage II bij deze Overeenkomst handelen de partijen overeenkomstig de in bijlage III, deel F, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving inzake luchtvervoer.

TITEL III**INSTITUTIONELE BEPALINGEN****ARTIKEL 21****Interpretatie en handhaving**

1. De partijen treffen alle passende algemene of specifieke maatregelen om de naleving van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst en met name van de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde verordeningen en richtlijnen inzake luchtvervoer.
3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken op bepalingen van deze Overeenkomst die door de andere partij wordt uitgevoerd in het kader van haar in deze Overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.
4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hen krachtens deze Overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van wezenlijk belang zijn voor de andere partij en die betrekking hebben op de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.
5. Voor zover de bepalingen van deze Overeenkomst en de bepalingen van de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde handelingen inhoudelijk identiek zijn aan de overeenkomstige regels van het Verdrag inzake de Europese Unie, het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en handelingen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag inzake de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, moet de tenuitvoerlegging en toepassing van die bepalingen worden geïnterpreteerd in overeenstemming met de relevante arresten en besluiten van het Hof van Justitie en de Europese Commissie.

ARTIKEL 22

Gemengd Comité

1. Hierbij wordt een Gemengd Comité van vertegenwoordigers van de partijen (hierna het Gemengd Comité genoemd) opgericht, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze Overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Om dit doel te verwezenlijken, doet het aanbevelingen en neemt het beslissingen in de gevallen waarin deze Overeenkomst uitdrukkelijk voorziet.
2. De beslissingen van het gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun eigen regels ten uitvoer gelegd.
3. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.
4. Het Gemengd Comité komt bijeen wanneer dat nodig is. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.
5. Een partij kan ook om een vergadering van het Gemengd Comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.

6. Met het oog op de juiste toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.
7. Als een van de partijen van mening is dat een beslissing van het Gemengd Comité niet goed wordt uitgevoerd door de andere partij, mag de eerste partij vragen dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 van deze Overeenkomst (Vrijwaringsmaatregelen) nemen.
8. Onverminderd lid 2 kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 24 van deze Overeenkomst (Vrijwaringsmaatregelen) nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.
9. Overeenkomstig artikel 6 (Investerings) onderzoekt het Gemengd Comité vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsbelangen of wijzigingen in het feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.
10. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door:
 - a) op deskundigenniveau de uitwisseling van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, onder meer op het vlak van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots), mededingingsvoorwaarden en consumentenbescherming;

- b) de marktvoorwaarden voor de onder deze Overeenkomst vallende luchtdiensten te herzien;
- c) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van deze Overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;
- d) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst;
- e) met eenparigheid van stemmen overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard die rechtstreeks betrekking hebben op de werking van deze Overeenkomst;
- f) technische bijstand op de onder deze Overeenkomst vallende gebieden te overwegen en te ontwikkelen; en
- g) samenwerking op relevante internationale fora aan te moedigen.

ARTIKEL 23

Regeling van geschillen en 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, overeenkomstig artikel 22, lid 5, (Gemengd comité) van deze Overeenkomst.

2. Elk van beide partijen mag een geschil over de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst, dat niet overeenkomstig lid 1 van dit artikel kon worden opgelost, doorverwijzen naar een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, overeenkomstig de hierna vastgestelde procedure:

- a) uiterlijk zestig (60) dagen nadat de andere partij het via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage door het scheidsgerecht heeft ontvangen, stelt elke partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter wordt binnen een aanvullende termijn van zestig (60) dagen door de twee andere scheidsrechters aangesteld. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een scheidsrechter heeft aangesteld, of als de derde scheidsrechter niet binnen de overeengekomen termijn is aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen;
- b) de derde scheidsrechter, die overeenkomstig de voorschriften onder a) wordt aangesteld, moet een onderdaan van een derde land zijn en vervult de functie van voorzitter van het scheidsgerecht;
- c) het scheidsgerecht stelt zijn reglement van orde vast; en
- d) onder voorbehoud van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht worden de oorspronkelijke arbitrage-uitgaven gelijkelijk verdeeld tussen de partijen.

3. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de einduitspraak, dringende en voorlopige maatregelen te nemen.
4. De voorlopige of definitieve beslissing van het scheidsgerecht is bindend voor de partijen.
5. Als een van de partijen niet binnen de dertig (30) dagen na de kennisgeving van de beslissing van het scheidsgerecht aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze Overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij de beslissing naleeft.

ARTIKEL 24

Vrijwaringsmaatregelen

1. De partijen treffen alle algemene en bijzondere maatregelen die vereist zijn om aan hun verplichtingen krachtens de Overeenkomst te voldoen. Zij zorgen ervoor dat de in de Overeenkomst vastgelegde doelstellingen worden bereikt.

2. Indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, kan zij passende maatregelen treffen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot wat strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze Overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.
3. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daar onmiddellijk van in kennis via het Gemengd Comité en verstrekt zij alle relevante informatie.
4. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.
5. Onverminderd artikel 3, onder d) (Vergunning), artikel 5, onder d) (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen), en de artikelen 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en 15 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst, mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen voor het verstrijken van een periode van één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3 van dit artikel, tenzij de in lid 4 voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.
6. De betrokken partij stelt het Gemengd Comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.
7. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 25

Relatie met andere overeenkomsten

1. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Georgië en de lidstaten. Het is echter toegestaan bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige Overeenkomst vallen, verder te blijven uitoefenen voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie tussen de lidstaten en hun onderdanen.
2. Op verzoek van een van de partijen plegen de partijen overleg in het Gemengd Comité teneinde aan te bevelen of Georgië moet toetreden tot de ECAA-Overeenkomst.
3. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst met het oog hierop moet worden herzien.

ARTIKEL 26

Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze Overeenkomst wenst te wijzigen, moet ze het Gemengd Comité daarvan in kennis stellen.

2. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.
3. Wijzigingen van deze Overeenkomst treden in werking na voltooiing van de respectievelijke interne procedures van elke partij.
4. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze Overeenkomst vermeld gebied vast te stellen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel en de bepalingen van deze Overeenkomst in acht nemen.
5. Wanneer een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze Overeenkomst vermeld gebied overweegt, stelt zij de andere partij daar – voor zover mogelijk en passend - van in kennis. Op verzoek van een van de partijen kan overleg plaatsvinden in het Gemengd Comité.
6. Elke partij stelt de andere partij regelmatig en zo snel mogelijk in kennis van goedgekeurde nieuwe wetgeving of wijzigingen van bestaande wetgeving op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze Overeenkomst vermeld gebied. Op verzoek van een partij organiseert het Gemengd Comité binnen zestig (60) dagen na deze kennisgeving een gedachte-wisseling over de gevolgen die de nieuwe wetgeving of de wijziging van bestaande wetgeving heeft voor de goede werking van deze Overeenkomst.

7. Naar aanleiding van de in lid 6 van dit artikel vermelde gedachtewisseling zal het Gemengd Comité:

- a) een beslissing nemen tot herziening van bijlage III bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;
- b) een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst; of
- c) andere maatregelen aanbevelen, die binnen een redelijke termijn moeten worden vastgesteld, teneinde de goede werking van deze Overeenkomst te waarborgen.

ARTIKEL 27

Beëindiging

Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen 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 houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het IATA-verkeersseizoen, een jaar na de datum van schriftelijke mededeling van de beëindiging, tenzij de mededeling in onderlinge overeenstemming tussen Partijen wordt ingetrokken voordat deze termijn is verstreken.

ARTIKEL 28

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie
en het secretariaat van de Verenigde Naties

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en het secretariaat van de Verenigde Naties.

ARTIKEL 29

Voorlopige toepassing en inwerkingtreding

1. Eén maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid, treedt deze Overeenkomst in werking. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt Georgië zijn tot de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en bezorgt het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten aan Georgië. De diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten bevat 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 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 procedures die vereist zijn voor de toepassing van deze Overeenkomst, overeenkomstig hun interne procedures en/of binnenlandse wetgeving.

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

Deze overeenkomst is op 2 december 2010 in tweevoud opgesteld te Brussel, in de Bulgaarse, Deense, Duitse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Nederlandse, Poolse, Portugese, Roemeense, Sloveense, Slowaakse, Spaanse, Tsjechische, Zweedse en Georgische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

BIJLAGE I**OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES**

1. De overgangsbepalingen van bijlage II bij deze Overeenkomst zijn van toepassing op deze bijlage.
2. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtvervoersdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:
 - a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie: elk punt in de Europese Unie – tussenliggende punten in Euromedlanden, ECAA, of in bijlage IV genoemde landen – elk punt in Georgië – verder gelegen punten.
 - b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Georgië: elk punt in Georgië – tussenliggende punten in Euromedlanden, ECAA, of in bijlage IV genoemde landen – elk punt in de Europese Unie.
3. De diensten die overeenkomstig punt 2 van deze bijlage worden geëxploiteerd, beginnen of eindigen op het grondgebied van Georgië voor Georgische luchtvaartmaatschappijen en op het grondgebied van de Europese Unie voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.
4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen 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;

EU/GE/Bijlage I/nl 1

- c) tussenliggende en verder gelegen punten, zoals gespecificeerd in punt 2 van deze bijlage, en punten op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en in volgorde;
 - d) landingen op een punt of punten overslaan;
 - e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van haar luchtvaartuigen naar een ander;
 - f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;
 - g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij; en
 - h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer.
5. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om douane-, technische, operationele, milieu- of gezondheidsredenen of overeenkomstig artikel 8 (Mededingingsvoorwaarden) van deze Overeenkomst.
6. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, ook binnen het kader van codesharingovereenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.

EU/GE/Bijlage I/nl 2

BIJLAGE II**OVERGANGSMAATREGELEN**

1. De tenuitvoerlegging en toepassing door Georgië van alle bepalingen van de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde luchtvervoerswetgeving van de Europese Unie, met uitzondering van de in bijlage III, deel D, van deze Overeenkomst vermelde wetgeving inzake beveiliging, wordt geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie; deze evaluatie wordt gevalideerd door een beslissing van het Gemengd Comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de Overeenkomst uitgevoerd.
2. Onverminderd de bepalingen van bijlage I bij deze Overeenkomst omvatten de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en gespecificeerde routes, tot het ogenblik waarop de in bijlage II, punt 1, van deze Overeenkomst vermelde beslissing wordt vastgesteld, niet het recht om rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen, ook niet voor luchtvaartmaatschappijen uit Georgië tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie.

Alle verkeersrechten die al uit hoofde van een van de bilaterale overeenkomsten tussen Georgië en de lidstaten van de Europese Unie zijn verleend, mogen verder worden uitgeoefend zolang geen onderscheid wordt gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie op basis van nationaliteit.

EU/GE/Bijlage II/nl 1

3. De tenuitvoerlegging van de wetgeving inzake luchtvaartbeveiliging door Georgië wordt geëvalueerd onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie; deze evaluatie wordt gevalideerd door een beslissing van het Gemengd Comité. Deze evaluatie wordt uiterlijk drie jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst uitgevoerd. Ondertussen past Georgië EDAC Doc 30 toe.
4. Aan het einde van de overgangsperiode wordt het vertrouwelijke deel van de beveiligingswetgeving, zoals vermeld in bijlage III, deel D, bij deze Overeenkomst, ter beschikking gesteld van de bevoegde autoriteit van Georgië, voor zover een overeenkomst wordt gesloten over de uitwisseling van gevoelige beveiligingsinformatie, inclusief EU-gerubriceerde informatie.
5. De geleidelijke toepassing van de volledige, in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde wetgeving van de Europese Unie inzake luchtvervoer kan regelmatig worden beoordeeld. Deze beoordelingen worden uitgevoerd door de Europese Commissie, in samenwerking met Georgië.
6. Vanaf de in punt 1 van deze bijlage vermelde datum van de beslissing, past Georgië regels voor het de afgifte van exploitatievergunningen toe die in wezen gelijkwaardig zijn aan die van hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap. De bepalingen van artikel 4 van deze Overeenkomst, welke betrekking hebben op de wederzijdse erkenning van de deugdelijkheids- en/of nationaliteitvaststellingen door de bevoegde autoriteiten van Georgië, worden door de bevoegde autoriteiten van de Europese Unie toegepast nadat het Gemengd Comité heeft bevestigd dat Georgië dergelijke regels met betrekking tot de afgifte van exploitatievergunningen volledig toepast.

7. Onverminderd een beslissing van het Gemengd Comité of een beslissing in het kader van artikel 24 (Vrijwaringsmaatregelen), kan de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen die op de datum van ondertekening in het Georgische register zijn opgenomen en worden gebruikt door exploitanten die onder de regelgevende controle van Georgië staan, maar waarvoor het EASA geen typecertificaat heeft afgegeven overeenkomstig de relevante EU-wetgeving van deel C van bijlage III bij deze Overeenkomst, worden beheerd onder de verantwoordelijkheid van de Georgische bevoegde autoriteiten overeenkomstig de toepasselijke nationale voorschriften van Georgië tot:
- a) 1 januari 2015 voor bepaalde luchtvaartuigen die alleen voor vrachtvervoer worden gebruikt;
 - b) 31 december 2019 voor bepaalde helikopters en lichte en ultralichte luchtvaartuigen die worden ingezet voor zoek- en reddingsopdrachten, werkzaamheden in de lucht, opleiding, noodopdrachten, landbouw- en humanitaire vluchten overeenkomstig de exploitatiecertificaten van de respectieve maatschappijen, voor zover het luchtvaartuig voldoet aan de internationale normen inzake luchtvaartveiligheid die krachtens de Overeenkomst zijn vastgesteld. Dergelijke luchtvaartuigen genieten geen aanvullende rechten uit hoofde van deze Overeenkomst nadat de in punt 1 van deze bijlage vermelde beslissing is vastgesteld.
-

BIJLAGE III

(Wordt regelmatig geactualiseerd)

REGELS DIE VAN TOEPASSING ZIJN OP DE BURGERLUCHTVAART

De "toepasselijke bepalingen" van de volgende besluiten zijn van toepassing overeenkomstig deze Overeenkomst, tenzij anders gespecificeerd in deze bijlage of in bijlage II bij deze Overeenkomst (Overgangsbepalingen). Specifieke aanpassingen van elke afzonderlijk handeling, voor zover nodig, worden hieronder vermeld:

A. Markttoegang en bijbehorende kwesties

Nr. 95/93

Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad van 18 januari 1993 betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens,

zoals gewijzigd bij

Verordening (EG) nr. 894/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 27 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad

Verordening (EG) nr. 1554/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 22 juli 2003 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad

EU/GE/Bijlage III/nl 1

Verordening (EG) nr. 793/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 April 2004 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 95/93 van de Raad

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12, en artikel 14 bis, lid 2

Wat de toepassing van artikel 12, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het Gemengd Comité".

Nr. 96/67

Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 25 en bijlage

Wat de toepassing van artikel 10 betreft, wordt de term "lidstaten" gelezen als "lidstaten van de Europese Unie".

Wat de toepassing van artikel 20, lid 2, betreft, wordt de term "de Commissie" gelezen als "het Gemengd Comité".

EU/GE/Bijlage III/nl 2

Nr. 785/2004

Verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8, en artikel 10, lid 2

Nr. 2009/12

Richtlijn (EG) nr. 2009/12 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12

B. Luchtverkeersbeheer

Nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4, artikel 6, en artikelen 9 tot en met 14

EU/GE/Bijlage III/nl 3

Nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19, bijlagen I en II

Nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11

Nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12, bijlagen I tot en met V

EU/GE/Bijlage III/nl 4

Nr. 2096/2005

Verordening (EG) nr. 2096/2005 van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1315/2007 van de Commissie van 8 november 2007 betreffende het veiligheidstoezicht in het luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005

Verordening (EG) nr. 482/2008 van de Commissie van 30 mei 2008 betreffende de invoering van een systeem ter verzekering van de softwareveiligheid door verleners van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2096/2005

Verordening (EG) nr. 668/2008 van de Commissie van 15 juli 2008 houdende wijziging van bijlagen II tot en met V van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, met betrekking tot werkmethoden en operationele procedures

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 9, bijlagen I tot en met V

Nr. 2150/2005

Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim

EU/GE/Bijlage III/nl 5

Nr. 2006/23

Richtlijn 2006/23/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 april 2006 inzake een communautaire vergunning van luchtverkeersleiders

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16, 18, 19, 20 en bijlagen I tot en met IV

Nr. 730/2006

Verordening (EG) nr. 730/2006 van de Commissie van 11 mei 2006 betreffende de luchtruimclassificatie en de toegang van vluchten volgens zichtvliegvoorschriften boven vliegniveau 195

Nr. 1794/2006

Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten

Nr. 1033/2006

Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

EU/GE/Bijlage III/nl 6

Nr. 1032/2006

Verordening (EG) nr. 1032/2006 van de Commissie van 6 juli 2006 tot vaststelling van de eisen voor automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden

Nr. 219/2007

Verordening (EG) nr. 219/2007 van de Raad van 27 februari 2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR)

Toepasselijke bepalingen: artikel 1, leden 1, 2 en 5 tot en met 7, artikelen 2 en 3, artikel 4, lid 1, bijlage

Nr. 633/2007

Verordening (EG) nr. 633/2007 van de Commissie van 7 juni 2007 tot vaststelling van de eisen voor de toepassing van een protocol voor de overdracht van vluchtberichten met het oog op de aanmelding, coördinatie en overdracht van vluchten tussen luchtverkeersleidingseenheden

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 7, artikel 8, tweede en derde zin, bijlagen I tot en met IV

EU/GE/Bijlage III/nl 7

Nr. 1265/2007

Verordening (EG) nr. 1265/2007 van de Commissie van 26 oktober 2007 tot vaststelling van de eisen inzake de kanaalafstand bij mondelinge lucht-grondcommunicatie in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 9, bijlagen I tot en met IV

Nr. 1315/2007

Verordening (EG) nr. 1315/2007 van de Commissie van 8 november 2007 betreffende het veiligheidstoezicht in het luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 15

Nr. 482/2008

Verordening (EG) nr. 482/2008 van de Commissie van 30 mei 2008 betreffende de invoering van een systeem ter verzekering van de softwareveiligheid door verleners van luchtvaart-navigatiediensten en tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2096/2005

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5, bijlagen I en II

EU/GE/Bijlage III/nl 8

Nr. 668/2008

Verordening (EG) nr. 668/2008 van de Commissie van 15 juli 2008 houdende wijziging van bijlagen II tot en met V van Verordening (EG) nr. 2096/2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, met betrekking tot werkmethoden en operationele procedures

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 en 2

Nr. 1361/2008

Verordening (EG) nr. 1361/2008 van de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 219/2007 betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming voor de realisering van het Europese nieuwe generatie luchtverkeersbeveiligingssysteem (SESAR).

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5 (met uitzondering van artikel 1.6), bijlage (met uitzondering van punten 11 en 12).

Nr. 29/2009

Verordening (EG) nr. 29/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot vaststelling van de eisen inzake datalinkdiensten voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I tot en met VII

EU/GE/Bijlage III/nl 9

Nr. 30/2009

Verordening (EG) nr. 30/2009 van de Commissie van 16 januari 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1032/2006 met betrekking tot automatische systemen voor de uitwisseling van vluchtgegevens ter ondersteuning van datalinkdiensten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 en 2, bijlage

Nr. 262/2009

Verordening (EG) nr. 262/2009 van de Commissie van 30 maart 2009 tot vaststelling van de eisen inzake de gecoördineerde toewijzing en toepassing van Mode S-ondervragingscodes in het gemeenschappelijke Europese luchtruim

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 13, bijlagen I, II en III

Nr. 1070/2009

Verordening (EG) nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 549/2004, (EG) nr. 550/2004, (EG) nr. 551/2004 en (EG) nr. 552/2004 teneinde de prestaties en de duurzaamheid van het Europese luchtvaartstelsel te verbeteren

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5, met uitzondering van artikel 1.4

EU/GE/Bijlage III/nl 10

C. Veiligheid van de luchtvaart

Nr. 3922/91

Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 2176/96 van de Commissie van 13 november 1996 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

Verordening (EG) nr. 1069/1999 van de Commissie van 25 mei 1999 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang

Verordening (EG) nr. 2871/2000 van de Commissie van 28 december 2000 houdende aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

EU/GE/Bijlage III/nl 11

Verordening (EG) nr. 1899/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

Verordening (EG) nr. 1900/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

Verordening (EG) nr. 8/2008 van de Commissie van 11 december 2007 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig

Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10 en 12 tot en met 13, met uitzondering van artikel 4, lid 1, en artikel 8, lid 2 (tweede zin), bijlagen I, II en III

Met betrekking tot de toepassing van artikel 12 wordt "lidstaten" gelezen als "lidstaten van de Europese Unie".

EU/GE/Bijlage III/nl 12

Nr. 216/2008

Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 68 (met uitzondering van artikel 65), artikel 69, lid 1, tweede alinea, artikel 69, lid 4, bijlagen I tot en met VI

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 690/2009 van de Commissie van 30 juli 2009 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/23/EG

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 3 (met uitzondering van artikel 1, punt 7), waarbij de nieuwe artikelen 8 bis, lid 5, 8 ter, lid 6, en 8 quater, lid 10, worden ingevoegd, bijlage

EU/GE/Bijlage III/nl 13

Nr. 94/56

Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de
grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12

Nr. 2003/42

Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de
melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II

Nr. 1321/2007

Verordening (EG) nr. 1321/2007 van de Commissie van 12 november 2007 tot vaststelling
van uitvoeringsbepalingen om overeenkomstig Richtlijn 2003/42/EG van het Europees
Parlement en de Raad uitgewisselde informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart op te
nemen in een centraal register

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4

EU/GE/Bijlage III/nl 14

Nr. 1330/2007

Verordening (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie van 24 september 2007 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de verspreiding onder belanghebbenden van informatie over voorvallen in de burgerluchtvaart als bedoeld in artikel 7, lid 2, van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10, bijlagen I en II

Nr. 1702/2003

Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 381/2005 van de Commissie van 7 maart 2005 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003

Verordening (EG) nr. 706/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 voor wat betreft de periode gedurende welke lidstaten goedkeuringen voor een bepaalde duur mogen afgeven

Verordening (EG) nr. 335/2007 van de Commissie van 28 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken

EU/GE/Bijlage III/nl 15

Verordening (EG) nr. 375/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

Verordening (EG) nr. 287/2008 van de Commissie van 28 maart 2008 inzake de verlenging van de in artikel 2 quater, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1702/2003 vermelde geldigheidsduur

Verordening (EG) nr. 1057/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 tot wijziging van aanhangsel II van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1702/2003 betreffende het certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (EASA-formulier 15a)

Verordening (EG) nr. 1194/2009 van de Commissie van 30 november 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

Opmerking: gecorrigeerd bij rectificatie van Verordening (EG) nr. 1194/2009 van de Commissie van 30 november 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 321 van 8.12.2009)

EU/GE/Bijlage III/nl 16

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4, bijlage. De overgangsporten waarnaar in deze verordening wordt verwezen, worden vastgesteld door het Gemengd Comité.

Nr. 2042/2003

Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 707/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 met betrekking tot goedkeuringen voor bepaalde duur en de bijlagen I en III

Verordening (EG) nr. 376/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

Verordening (EG) nr. 1056/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

EU/GE/Bijlage III/nl 17

Verordening (EU) nr. 127/2010 van de Commissie van 5 februari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I tot en met IV

Nr. 104/2004

Verordening (EG) nr. 104/2004 van de Commissie van 22 januari 2004 tot vaststelling van regels voor de organisatie en de samenstelling van de kamer van beroep van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 7 en bijlage

Nr. 593/2007

Verordening (EG) nr. 593/2007 van de Commissie van 31 mei 2007 betreffende de door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart geheven vergoedingen en rechten

als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 1356/2008 van de Commissie van 23 december 2008 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 593/2007 betreffende de door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart geheven vergoedingen en rechten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12, artikel 14, lid 2, bijlage

EU/GE/Bijlage III/nl 18

Nr. 736/2006

Verordening (EG) nr. 736/2006 van de Commissie van 16 mei 2006 inzake de werkmethodes van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart bij het uitvoeren van normalisatie-inspecties

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 18

Nr. 768/2006

Verordening (EG) nr. 768/2006 van de Commissie van 19 mei 2006 tot uitvoering van Richtlijn 2004/36/EG van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de verzameling en uitwisseling van informatie over de veiligheid van luchtvaartuigen uit derde landen die gebruik maken van luchthavens in de Gemeenschap en het beheer van het informatiesysteem

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5

Nr. 2111/2005

Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2005 betreffende de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod binnen de Gemeenschap is opgelegd en het informeren van luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij, en tot intrekking van artikel 9 van Richtlijn 2004/36/EG

EU/GE/Bijlage III/nl 19

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 13, bijlage

Verordening (EG) nr. 473/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot vaststelling van uitvoeringsregels voor de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6 en bijlagen A tot en met C

Verordening (EG) nr. 474/2006 van de Commissie van 22 maart 2006 tot opstelling van de in hoofdstuk II van Verordening (EG) nr. 2111/2005 van het Europees Parlement en de Raad bedoelde communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen waaraan een exploitatieverbod is opgelegd in de Gemeenschap, zoals vervolgens gewijzigd.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 3 en bijlagen A en B

D. Beveiliging van de luchtvaart

Nr. 300/2008

Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 18, artikel 21, bijlage

EU/GE/Bijlage III/nl 20

Nr. 18/2010

Verordening (EU) nr. 18/2010 van de Commissie van 8 januari 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad wat specificaties voor nationale kwaliteitscontroleprogramma's op het gebied van beveiliging van de burgerluchtvaart betreft

Nr. 272/2009

Verordening (EG) nr. 272/2009 van de Commissie van 2 april 2009 ter aanvulling van de in de bijlage bij Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad vastgestelde gemeenschappelijke basisnormen voor de beveiliging van de burgerluchtvaart

Nr. 1254/2009

Verordening (EU) nr. 1254/2009 van de Commissie van 18 december 2009 tot vaststelling van criteria waaraan lidstaten moeten voldoen om te mogen afwijken van de gemeenschappelijke basisnormen inzake beveiliging van de burgerluchtvaart en om alternatieve beveiligingsmaatregelen te mogen vaststellen

Verordening (EU) nr. ... van de Commissie van ... tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging [nog niet vastgesteld]

Besluit (EU) nr. ... van de Commissie van ... tot vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging die de in artikel 18, onder a), van Verordening (EG) nr. 300/2008 vermelde informatie bevatten [nog niet vastgesteld]

EU/GE/Bijlage III/nl 21

E. Milieu

Nr. 2006/93

Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6 en bijlagen I en II

Nr. 2002/30

Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluid-gerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap

Zoals gewijzigd of aangepast bij de toetredingsakte van 2003 en de toetredingsakte van 2005

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I en II

EU/GE/Bijlage III/nl 22

Nr. 2002/49

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I tot en met VI

F. Sociale aspecten

Nr. 2000/79

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de inwerkingstelling van de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Federation (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Airline Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 2 en 3, bijlage

Nr. 2003/88

Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19, 21 tot en met 24 en 26 tot en met 29

EU/GE/Bijlage III/nl 23

G. Consumentenbescherming

Nr. 90/314

Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10

Nr. 95/46

Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 34

Nr. 2027/97

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, als gewijzigd bij:

Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8

EU/GE/Bijlage III/nl 24

Nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 17

Nr. 1107/2006

Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 17, bijlagen I en II

H. Andere wetgeving

Nr. 80/2009

Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingssystemen en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 18 en bijlagen I en II

EU/GE/Bijlage III/nl 25

BIJLAGE IV

Lijst van andere landen waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 4 en in bijlage I

1. De Republiek IJsland (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
 2. Het Vorstendom Liechtenstein (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
 3. Het Koninkrijk Noorwegen (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte);
 4. De Zwitserse Bondsstaat (in het kader van de overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat).
-

EU/GE/Bijlage IV/nl 1

ACCORD SUR LA CRÉATION D'UN ESPACE AÉRIEN COMMUN
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,
ET LA GÉORGIE, D'AUTRE PART

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

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

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

L'UNION EUROPÉENNE,

d'une part, et

LA GÉORGIE, ci-après dénommée "la Géorgie",

d'autre part,

PRENANT ACTE de l'accord de partenariat et de coopération entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, conclu à Luxembourg le 22 avril 1996;

DÉSIREUX de créer un espace aérien commun (EAC) fondé sur l'accès mutuel aux marchés des transports aériens des parties, dans des conditions de concurrence équitables et dans le respect des mêmes règles, notamment en matière de sécurité, de sûreté, de gestion du trafic aérien, ainsi qu'en matière sociale et environnementale;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret;

RECONNAISSANT l'importance des transports aériens pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

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

CONVENANT qu'il est approprié de fonder les règles de l'EAC sur la législation en vigueur à ce sujet dans l'Union européenne, visée à l'annexe III du présent accord;

RECONNAISSANT que la conformité totale aux règles de l'EAC autorise les parties à profiter pleinement de ses avantages, notamment l'ouverture de l'accès aux marchés et la maximalisation des avantages pour les consommateurs, les entreprises et les travailleurs des deux parties;

RECONNAISSANT que la création de l'EAC et la mise en œuvre de ses règles ne peuvent faire l'économie de dispositions transitoires, le cas échéant;

RECONNAISSANT l'importance que revêt l'assistance technique à cet égard;

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

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

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

DÉSIREUX d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens, leur offrant des possibilités équitables et égales de fournir les services agréés;

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

SOULIGNANT qu'il importe de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale et reconnaissant le droit des États souverains de prendre des mesures à cet égard;

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

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords existants dans le domaine du transport aérien pour ouvrir l'accès aux marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs, le personnel et les populations des deux parties;

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf indication contraire, on entend par:

- 1) "services agréés" et "routes spécifiées", respectivement, les services aériens internationaux prévus à l'article 2 (Octroi de droits) du présent accord et les routes spécifiées à l'annexe I du présent accord;
- 2) "accord", le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels;
- 3) "service aérien", le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les transports aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret;
- 4) "autorités compétentes", les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord;
- 5) "conformité", le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, parce qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- 6) "citoyenneté", le fait qu'un transporteur aérien satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;

- 7) "convention", la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
- a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par la Géorgie, d'une part, et par l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, d'autre part; et
 - b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la Géorgie et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne;
- 8) "droit de cinquième liberté", le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (l'État bénéficiaire) de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;
- 9) "coût de revient complet", les coûts liés à la fourniture du service, majorés d'un montant raisonnable pour les frais administratifs généraux et, le cas échéant, tout montant destiné à refléter les coûts environnementaux et perçu sans discrimination sur la base de la nationalité;
- 10) "service aérien international", un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;

- 11) "accord EACE", l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen conclu entre la Communauté européenne et ses États membres, la République d'Albanie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo¹;
- 12) "pays de la zone Euromed", tout pays méditerranéen participant à la politique européenne de voisinage (c'est-à-dire, à la date de signature de l'accord, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie, la Libye, l'Égypte, le Liban, la Jordanie, Israël, les territoires palestiniens, la Syrie et la Turquie);
- 13) "ressortissant", toute personne physique ou morale ayant la nationalité géorgienne pour la partie géorgienne, ou la nationalité d'un État membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes ayant la nationalité géorgienne pour la partie géorgienne, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'annexe IV pour la partie européenne;
- 14) "licences d'exploitation", dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, les licences d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu de la législation de l'Union en vigueur en la matière et, dans le cas de la Géorgie, les licences, certificats ou autorisations délivrés en vertu de la législation géorgienne en vigueur en la matière;

¹ Conformément à la résolution 1244 du Conseil de sécurité des Nations unies du 10 juin 1999.

- 15) "parties", d'une part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives (la partie européenne), et d'autre part, la Géorgie (la partie géorgienne);
- 16) "prix":
- i) les "tarifs des passagers" à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires; et
 - ii) les "tarifs de fret" à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux services aériens internationaux et les conditions qui s'y appliquent;

- 17) "principal établissement", l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie où sont exercées les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;
- 18) "obligation de service public", toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, une prestation de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie concernée pour remplir des obligations de service public;

19) "subvention", toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque:

- a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
- b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées, ne sont pas perçues ou sont indûment réduites;
- c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou
- d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

- 20) "SESAR", le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien;
- 21) "territoire", dans le cas de la Géorgie, les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou son mandat et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006;
- 22) "redevance d'usage", une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes.

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Octroi de droits

1. Chaque partie accorde à l'autre partie, conformément aux annexes I et II, les droits énumérés ci-après pour l'exercice de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie:
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne;
 - c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée; et
 - d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:

- a) de la Géorgie d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;
- b) de l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire géorgien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire géorgien.

ARTICLE 3

Autorisation

1. Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Géorgie:
 - le transporteur aérien ait son principal établissement en Géorgie et soit titulaire d'un certificat d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la Géorgie; et

- la Géorgie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur; et
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la Géorgie et/ou des ressortissants de la Géorgie;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité; et
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité compétente à cet égard soit clairement identifiée; et
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière de services aériens; et
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

ARTICLE 4

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires
relatives à la conformité, à la propriété et au contrôle des transporteurs aériens

Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties, les autorités compétentes de l'autre partie reconnaissent toute décision de conformité et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision avait été prise par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions des points a) et b) ci-dessous.

- a) Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien, ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie ayant reçu la demande ont une raison spécifique d'estimer que, malgré la décision prise par les autorités compétentes de l'autre partie, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles doivent en avertir sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes concernées, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord.

b) Le présent article ne couvre pas la reconnaissance de décisions concernant:

- les certificats ou les licences relatifs à la sécurité,
- les dispositions en matière de sûreté, ou
- la couverture d'assurance.

ARTICLE 5

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie, lorsque:

a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Géorgie:

- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Géorgie ou n'est pas titulaire d'un certificat d'exploitation en cours de validité conformément à la législation applicable de la Géorgie, ou
- la Géorgie n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou
- sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu ou effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la Géorgie et/ou des ressortissants de la Géorgie;

- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement sur le territoire d'un État membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité, ou
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas et ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée, ou
 - sauf déclaration contraire en vertu de l'article 6 (Investissement) du présent accord, le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien ne s'est pas conformé aux dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord; ou
- d) les dispositions des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées; ou
- e) une partie a déclaré, conformément à l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord, que les conditions d'un environnement concurrentiel ne sont pas remplies.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout autre manquement au paragraphe 1, points c) et d), du présent article, les droits établis par le présent article ne sont exercés qu'après consultation avec les autorités compétentes de l'autre partie.
3. Aucune des parties ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou agréments d'un transporteur aérien d'une partie pour le motif qu'une participation majoritaire et/ou le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont détenus par une ou plusieurs autres parties à l'EACE ou de leurs ressortissants, dans la mesure où ladite ou lesdites parties à l'EACE accordent la réciprocité de traitement.

ARTICLE 6

Investissement

Sans préjudice des articles 3 (Autorisation) et 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, la détention majoritaire ou le contrôle effectif soit d'un transporteur aérien de la Géorgie par des États membres ou leurs ressortissants, soit d'un transporteur de l'Union européenne par la Géorgie ou ses ressortissants, est autorisée en vertu d'une décision préalable du comité mixte institué par le présent accord conformément à son article 22 (Comité mixte), paragraphe 2.

Cette décision précise les conditions associées à l'exploitation des services agréés dans le cadre du présent accord et des services entre des pays tiers et les parties. Les dispositions de l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 8, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décisions.

ARTICLE 7

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ce territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être respectées par les transporteurs aériens de l'autre partie.
2. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être respectées par ces passagers et ces membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom et, en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie.

ARTICLE 8

Environnement concurrentiel

1. Les parties reconnaissent que la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens constitue un objectif commun. Elles reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens opèrent sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.

2. Dans le cadre du présent accord, et sans préjudice des dispositions particulières qu'il prévoit, toute discrimination exercée en raison de la nationalité est interdite.
3. Les aides d'État qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certains produits ou services aériens sont incompatibles avec le bon fonctionnement du présent accord, dans la mesure où elles risquent d'affecter les échanges entre les parties dans le secteur de l'aviation.
4. Toute pratique contraire au présent article est évaluée sur la base des critères découlant de l'application des règles en matière de concurrence applicables dans l'Union européenne, en particulier celles de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des instruments interprétatifs adoptés par les institutions de l'Union européenne.
5. Si une des parties constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie, des conditions, due notamment à l'octroi de subventions, qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations doivent débiter dans les 30 jours qui suivent la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de 30 jours à compter de la date du début des consultations constitue, pour la partie qui les a demandées, un motif de prendre des mesures en vue de refuser, révoquer, suspendre ou soumettre à des conditions appropriées les autorisations du ou des transporteurs aériens concernés, conformément à l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord.

6. Les mesures visées au paragraphe 5 doivent être appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties de prendre des mesures en vertu de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.
7. Chaque partie peut, après en avoir averti l'autre partie, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.
8. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties.

ARTICLE 9

Activités commerciales

Représentants des transporteurs aériens

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

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

Assistance en escale

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

- i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance;
- ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance "bagages", l'assistance "opérations en piste", l'assistance "carburant et huile", l'assistance "fret et poste" en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a) i) et a) ii), sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

4. Tout transporteur aérien de chaque partie a le droit de se livrer à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre partie, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix, ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services aériens, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles, conformément à la législation nationale des changes.
5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie à destination de son territoire national ainsi que, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes doivent être autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la législation nationale des changes.

Accords de coopération

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

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des parties; et
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers; et
- c) un ou plusieurs transporteurs de surface, terrestre ou maritime,

pour autant que i) toutes les parties auxdits accords disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées et que ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

- 8.a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre du transport aérien tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point de la Géorgie et de l'Union européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Location

- 9.a) Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs et des équipages loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties à de tels accords.
- b) Aucune des parties n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.

- c) La location avec équipage, par un transporteur aérien géorgien, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, ou, par un transporteur de l'Union européenne, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers autre que ceux mentionnés à l'annexe IV du présent accord, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnelle ou répondre à des besoins temporaires. La location avec équipage est soumise à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui met son aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie.

Franchisage et marques

10. Les transporteurs aériens de chaque partie sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties aux accords en question, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

ARTICLE 10

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour un service aérien international par les transporteurs aériens d'une partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à l'exploitation ou à l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international, ou utilisés uniquement à ces fins, sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance analogue qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.
2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité et conformément à sa législation applicable en la matière, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
 - a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;

- b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international;
 - c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une partie pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
 - e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.
3. Nonobstant toute autre disposition contraire, aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie d'appliquer sur une base non discriminatoire des impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.
4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes et ne soient pas transférés sans acquittement des taxes et droits de douane y afférents.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des éléments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

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

7. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.

8. L'équipement normal des aéronefs, ainsi que le matériel et les fournitures normalement conservés à bord des aéronefs d'un transporteur aérien de l'une des parties, ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

9. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre et la Géorgie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 11

Redevances imposées pour l'usage des aéroports
et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie pour l'utilisation d'infrastructures et services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien, aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents en matière de redevances pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.
2. Chaque partie demande des consultations entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations et/ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés au paragraphe 1 du présent article. Chaque partie veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

3. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 23 (Règlement des différends et arbitrage) du présent accord, aucune partie n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si:
- a) elle n'examine pas une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie dans un délai raisonnable; ou
 - b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 12

Tarifs

1. Les parties autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.
2. Les parties n'imposent pas le dépôt ou la notification des tarifs.
3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable, discriminatoire ou subventionné des tarifs.

ARTICLE 13

Fourniture de statistiques

1. Chaque partie fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.
2. Les parties coopèrent dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre du présent accord.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 14

Sécurité aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation sur la sécurité aérienne figurant à l'annexe III, partie C, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties coopèrent pour assurer la mise en œuvre par la Géorgie des dispositions de la législation visées au paragraphe 1 du présent article. À cette fin, la Géorgie sera associée aux travaux de l'Agence européenne de la sécurité aérienne en qualité d'observateur à partir de la date d'entrée en vigueur du présent accord.
3. Les parties veillent à ce que les aéronefs d'une partie soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie soient soumis à des inspections au sol par les autorités compétentes de l'autre partie, tant à bord qu'à l'extérieur, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leurs équipages, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.
4. Les autorités compétentes d'une partie peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie.
5. Les autorités compétentes d'une partie prennent immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser:
 - a) qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas;
 - b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 3 du présent article, qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas; ou

- c) que les normes minimales établies en vertu de la convention ou de la législation indiquée à l'annexe III, partie C, du présent accord, selon le cas, applicables aux aéronefs, aux produits et l'exploitation des aéronefs, pourraient ne pas être maintenues en vigueur ou correctement appliquées.
6. Lorsque les autorités compétentes d'une partie décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 5, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie, en justifiant leur décision.
7. Si des mesures prises en application du paragraphe 5 du présent article ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 15

Sûreté aérienne

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation de l'Union européenne sur la sûreté aérienne figurant à l'annexe III, partie D, dans les conditions indiquées ci-après.
2. La Géorgie peut faire l'objet d'une inspection de la Commission européenne conformément à la législation de l'Union européenne applicable en matière de sûreté visée à l'annexe III du présent accord. Les parties mettent en place le mécanisme nécessaire pour assurer l'échange d'informations sur les résultats de ces inspections de sûreté.

3. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties adhèrent.

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

5. Dans leurs rapports mutuels, les parties se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme annexes à la convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

6. Chaque partie veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 5 et que l'autre partie impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie.

7. Chaque partie examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque partie informe à l'avance l'autre partie de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans le présent accord. Chaque partie peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 22 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.

8. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

9. Chaque partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.
10. Lorsqu'une partie a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle demande des consultations immédiates avec l'autre partie.
11. Sans préjudice des dispositions de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie.
12. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze (15) jours.
13. Toute action prise en vertu du paragraphe 11 est suspendue dès que l'autre partie s'est totalement conformée aux dispositions du présent article.

ARTICLE 16

Gestion du trafic aérien

1. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation figurant à l'annexe III, partie B, dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties coopèrent dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la Géorgie, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités, de réduire le plus possible les retards et d'accroître l'efficacité environnementale. À cette fin, la Géorgie est associée en qualité d'observateur aux travaux du comité du ciel unique à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.
3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
 - a) la Géorgie prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment en veillant à ce que les organismes de contrôle nationaux concernés soient indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et

- b) l'Union européenne associe la Géorgie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible la Géorgie dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

ARTICLE 17

Environnement

1. Les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique de l'aviation. Les parties reconnaissent qu'il est nécessaire de prendre des mesures efficaces à l'échelon mondial, national et/ou local pour réduire autant que possible les incidences de l'aviation civile sur l'environnement.
2. Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie E, du présent accord.
3. Les parties reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement, et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.

4. Rien dans le présent accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties d'imposer toute mesure appropriée pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.

ARTICLE 18

Protection des consommateurs

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie G, du présent accord.

ARTICLE 19

Systèmes informatisés de réservation

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie H, du présent accord.

ARTICLE 20

Aspects sociaux

Sous réserve des dispositions transitoires énoncées à l'annexe II du présent accord, les parties se conforment aux dispositions de la législation relative au transport aérien figurant à l'annexe III, partie F, du présent accord.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 21

Interprétation et contrôle de l'application

1. Les parties prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.

2. Chaque partie est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, en particulier, des dispositions des règlements et directives relatifs au transport aérien énumérés à l'annexe III du présent accord.
3. Chaque partie fournit à l'autre partie toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions aux dispositions du présent accord que l'autre partie mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.
4. Lorsque les parties agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant un intérêt substantiel pour l'autre partie et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie, les autorités compétentes de cette autre partie sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.
5. Les dispositions du présent accord et celles des actes visés à son annexe III, dans la mesure où elles sont identiques en substance aux règles correspondantes du traité sur l'Union européenne et du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi qu'aux actes adoptés en application de ces traités, sont, aux fins de leur mise en œuvre et de leur application, interprétées conformément aux arrêts et décisions pertinents de la Cour de justice et de la Commission européenne.

ARTICLE 22

Comité mixte

1. Il est institué un comité mixte composé de représentants des parties (ci-après dénommé "le comité mixte"), responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. À cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord.
2. Les décisions du comité mixte sont prises par consensus et sont contraignantes pour les parties. Elles seront appliquées par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins. Chaque partie peut demander la convocation d'une réunion.
5. Chaque partie peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties.

6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.

7. Si l'une des parties considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

8. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 24 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

9. Conformément à l'article 6 (Investissement) du présent accord, le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties.

10. Le comité mixte développe également la coopération:

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

- b) en examinant les conditions prévalant sur les marchés qui ont une incidence sur les services aériens régis par le présent accord;
- c) en examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
- d) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier;
- e) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord;
- f) en prenant en considération et en développant l'assistance technique dans les domaines concernés par le présent accord; et
- g) en favorisant la coopération dans les enceintes internationales appropriées.

ARTICLE 23

Règlement des différends et arbitrage

1. Si un différend survient entre les parties à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par des consultations officielles au sein du comité mixte conformément à l'article 22 (Comité mixte), paragraphe 5, du présent accord.

2. Si un différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'a pas pu être réglé conformément aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, chaque partie peut le soumettre à un tribunal arbitral composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après:

- a) chacune des parties désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre partie lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du tribunal arbitral; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;
- b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral;
- c) le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur; et
- d) sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

3. À la demande d'une partie, le tribunal arbitral peut demander à l'autre partie d'appliquer des mesures correctives provisoires, dans l'attente de sa décision définitive.
4. Les parties se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.
5. Si l'une des parties ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie en défaut.

ARTICLE 24

Mesures de sauvegarde

1. Les parties prennent toutes mesures générales ou particulières nécessaires à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.

2. Si une partie considère que l'autre partie n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées dans leur champ d'application et leur durée à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
3. Lorsqu'une partie envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise sans délai l'autre partie par l'intermédiaire du comité mixte et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.
5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), point d), de l'article 5 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), point d), des articles 14 (Sécurité aérienne) et 15 (Sûreté aérienne) du présent accord, la partie concernée ne peut prendre de mesures de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3 du présent article, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 du présent article n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
6. La partie concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie en défaut avec les dispositions du présent accord.

ARTICLE 25

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre la Géorgie et les États membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les États membres et leurs ressortissants.
2. À la demande de l'une d'elles, les parties se consultent au sein du comité mixte sur l'opportunité d'une adhésion de la Géorgie à l'accord EACE.
3. Si les parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

ARTICLE 26

Modifications

1. Si une partie désire un amendement des dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte.

2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.
3. Les amendements au présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie.
4. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, dans le respect du principe de non-discrimination et des dispositions du présent accord.
5. Lorsque l'une des parties envisage d'adopter de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord, elle en informe l'autre partie dans la mesure du nécessaire et du possible. À la demande d'une partie, un échange de vues peut avoir lieu au sein du comité mixte.
6. Chaque partie informe régulièrement et dans les meilleurs délais l'autre partie de l'adoption de nouvelles lois ou des modifications apportées à sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III du présent accord. À la demande de l'une ou l'autre des parties, un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord a lieu, dans un délai de soixante (60) jours, au sein du comité mixte.

7. À la suite de l'échange de vues visé au paragraphe 6 du présent article, le comité mixte:
- a) adopte une décision portant révision de l'annexe III du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée;
 - b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord; ou
 - c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

ARTICLE 27

Dénonciation

Chaque partie peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI et au Secrétariat des Nations unies. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf si cette notification est retirée d'un commun accord entre les parties avant l'expiration de ce délai.

ARTICLE 28**Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
et du Secrétariat des Nations unies**

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies.

ARTICLE 29**Application provisoire et entrée en vigueur**

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, la Géorgie remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses États membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet à la Géorgie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord, conformément à leurs procédures internes et/ou leur législation nationale, selon le cas, à compter du premier jour du mois suivant la date de la dernière des notes par lesquelles les parties se sont notifié l'accomplissement des procédures nécessaires à son application.

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

Fait à Bruxelles, le 2 décembre 2010, en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et géorgienne, chacun de ces textes faisant également foi.

ANNEXE I

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues dans l'annexe II du présent accord.
2. Chaque partie accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie le droit de fournir des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - a) pour les transporteurs aériens de l'Union européenne: tout point dans l'Union européenne – points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point en Géorgie – points au-delà;
 - b) pour les transporteurs aériens de la Géorgie: tout point dans la Géorgie – points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – tout point dans l'Union européenne.
3. Les services exploités conformément au point 2 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la Géorgie en ce qui concerne les transporteurs aériens géorgiens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.
4. Les transporteurs aériens des deux parties peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
 - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;

EU/GE/Annexe I/fr 1

- c) desservir des points intermédiaires et des points au-delà, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;
 - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
 - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;
 - f) faire des arrêts en cours de route en tout point situé sur le territoire de l'une des parties ou en dehors de celui-ci;
 - g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie; et
 - h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.
5. Chaque partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement, de protection de la santé ou en application de l'article 8 (Environnement concurrentiel) du présent accord.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie peuvent desservir, notamment dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.

EU/GE/Annexe I/fr 2

ANNEXE II

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application par la Géorgie de toutes les dispositions de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord, à l'exception de la législation relative à la sûreté figurant à la partie D de l'annexe III du présent accord, font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de l'accord.
2. Nonobstant les dispositions de l'annexe I du présent accord, les services agréés et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe II du présent accord, l'exercice des droits de cinquième liberté, y compris, pour les transporteurs aériens de la Géorgie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne.

Cependant, tout droit de cinquième liberté déjà octroyé par l'un des accords bilatéraux entre la Géorgie et les États membres de l'Union européenne peut continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité.

3. La mise en œuvre par la Géorgie de la législation relative à la sûreté aérienne fait l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne qui est validée par une décision du comité mixte. Cette évaluation est réalisée au plus tard dans un délai de trois ans après l'entrée en vigueur du présent accord. Dans l'intervalle, la Géorgie applique le doc. 30 de la CEAC.
4. À la fin de la période transitoire, la partie confidentielle de la législation en matière de sûreté prévue à l'annexe III, partie D, du présent accord est mise à la disposition de l'autorité compétente de la Géorgie, sous réserve d'un accord sur l'échange d'informations sensibles en matière de sûreté, et notamment d'informations classifiées de l'UE.
5. La transition progressive de la Géorgie vers l'application complète de la législation de l'Union européenne relative au transport aérien figurant à l'annexe III du présent accord peut faire l'objet d'évaluations régulières. Les évaluations sont réalisées par la Commission européenne en coopération avec la Géorgie.
6. À partir de la date de la décision visée au point 1 de la présente annexe, la Géorgie appliquera, en matière d'octroi de licences d'exploitation, des règles substantiellement équivalentes à celles figurant au chapitre II du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dès que le comité mixte a confirmé que la Géorgie applique pleinement ces règles relatives à l'octroi des licences d'exploitation, les autorités compétentes de l'Union européenne appliquent les dispositions de l'article 4 du présent accord concernant la reconnaissance mutuelle des décisions de conformité et/ou de citoyenneté faites par les autorités compétentes de la Géorgie.

EU/GE/Annexe II/fr 2

7. Sans préjudice d'une décision prise dans le cadre du comité mixte ou de l'article 24 (Mesures de sauvegarde), la navigabilité des aéronefs immatriculés au registre géorgien à la date de signature et utilisés par des exploitants sous le contrôle réglementaire de la Géorgie sans détenir de certificat de type délivré par l'AESA conformément à la législation applicable de l'UE mentionnée à l'annexe III, partie C, du présent accord peut être gérée sous la responsabilité des autorités compétentes de la Géorgie conformément aux exigences nationales applicables de celle-ci jusqu'à la date suivante:
- a) le 1^{er} janvier 2015 pour certains aéronefs affectés au seul transport de fret;
 - b) le 31 décembre 2019 pour certains hélicoptères et aéronefs légers et ultralégers affectés à des opérations telles que la recherche et le sauvetage, le travail aérien, l'entraînement, les vols d'assistance, l'aviation agricole et les vols humanitaires conformément aux certificats d'exploitation des transporteurs concernés, à condition que lesdits aéronefs répondent aux normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention. Ces aéronefs ne bénéficient d'aucun droit supplémentaire au titre du présent accord après l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe.

ANNEXE III

(Faisant l'objet d'une mise à jour régulière)

RÈGLES APPLICABLES À L'AVIATION CIVILE

Les "dispositions applicables" des actes suivants s'appliquent conformément au présent accord, sauf disposition contraire de la présente annexe ou de l'annexe II du présent accord (Dispositions transitoires). Les adaptations éventuelles propres à chacun de ces actes sont, le cas échéant, indiquées à la suite de l'acte concerné:

A. Accès au marché et questions connexes

N° 95/93

Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté,

modifié par:

règlement (CE) n° 894/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 mai 2002 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil,

règlement (CE) n° 1554/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil,

EU/GE/Annexe III/fr 1

règlement (CE) n° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 modifiant le règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12 et article 14 bis, paragraphe 2

Aux fins de l'application de l'article 12, paragraphe 2, "la Commission" doit se lire "le comité mixte".

N° 96/67

Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 25 et annexe

Aux fins de l'application de l'article 10, "États membres" doit se lire "États membres de l'Union européenne".

Aux fins de l'application de l'article 20, paragraphe 2, "la Commission" doit se lire "le comité mixte".

EU/GE/Annexe III/fr 2

N° 785/2004

Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8 et article 10, paragraphe 2

N° 2009/12

Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

B. Gestion du trafic aérien

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4, article 6 et articles 9 à 14

EU/GE/Annexe III/fr 3

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19 et annexes I et II

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12 et annexes I à V

EU/GE/Annexe III/fr 4

N° 2096/2005

Règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne

modifié par:

règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relatif à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005,

règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005,

règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9 et annexes I à V

N° 2150/2005

Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

EU/GE/Annexe III/fr 5

N° 2006/23

Directive 2006/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2006 concernant une licence communautaire de contrôleur de la circulation aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16, articles 18, 19 et 20 et annexes I à IV

N° 730/2006

Règlement (CE) n° 730/2006 de la Commission du 11 mai 2006 sur la classification de l'espace aérien et l'accès aux vols effectués selon les règles de vol à vue au-dessus du niveau de vol 195

N° 1794/2006

Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

N° 1033/2006

Règlement (CE) n° 1033/2006 de la Commission du 4 juillet 2006 définissant les règles en matière de procédures applicables aux plans de vol durant la phase préalable au vol dans le ciel unique européen

EU/GE/Annexe III/fr 6

N° 1032/2006

Règlement (CE) n° 1032/2006 de la Commission du 6 juillet 2006 établissant les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol aux fins de notification, de coordination et de transfert de vols entre unités de contrôle de la circulation aérienne

N° 219/2007

Règlement (CE) n° 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Dispositions applicables: article 1^{er}, paragraphes 1 et 2 et paragraphes 5 à 7, articles 2 et 3, article 4, paragraphe 1, et annexe

N° 633/2007

Règlement (CE) n° 633/2007 de la Commission du 7 juin 2007 établissant les exigences relatives à l'application d'un protocole de transfert de messages de vol utilisé aux fins de la notification, de la coordination et du transfert des vols entre les unités de contrôle de la circulation aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 7, article 8, deuxième et troisième phrases, et annexes I à IV

EU/GE/Annexe III/fr 7

N° 1265/2007

Règlement (CE) n° 1265/2007 de la Commission du 26 octobre 2007 établissant des exigences relatives à l'espacement entre canaux de communication vocale air-sol pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9 et annexes I à IV

N° 1315/2007

Règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relative à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15

N° 482/2008

Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5 et annexes I à II

EU/GE/Annexe III/fr 8

N° 668/2008

Règlement (CE) n° 668/2008 de la Commission du 15 juillet 2008 modifiant les annexes II à V du règlement (CE) n° 2096/2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, en ce qui concerne les méthodes de travail et les procédures opérationnelles

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 2

N° 1361/2008

Règlement (CE) n° 1361/2008 du Conseil du 16 décembre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 219/2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR)

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5 (à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 6) et annexe (à l'exception des points 11 et 12)

N° 29/2009

Règlement (CE) n° 29/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 définissant les exigences relatives aux services de liaison de données pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15 et annexes I à VII

EU/GE/Annexe III/fr 9

N° 30/2009

Règlement (CE) n° 30/2009 de la Commission du 16 janvier 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1032/2006 en ce qui concerne les exigences applicables aux systèmes automatiques d'échange de données de vol prenant en charge des services de liaison de données

Dispositions applicables: articles 1 et 2 et annexe

N° 262/2009

Règlement (CE) n° 262/2009 de la Commission du 30 mars 2009 définissant les exigences relatives à l'attribution et l'utilisation coordonnées des codes d'interrogateur mode S pour le ciel unique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 13 et annexes I à III

N° 1070/2009

Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant les règlements (CE) n° 549/2004, (CE) n° 550/2004, (CE) n° 551/2004 et (CE) n° 552/2004 afin d'accroître les performances et la viabilité du système aéronautique européen

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5, à l'exception de l'article 1^{er}, paragraphe 4

EU/GE/Annexe III/fr 10

C. Sécurité aérienne

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

modifié par:

règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil,

règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil,

règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile,

règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne,

EU/GE/Annexe III/fr 11

règlement (CE) n° 1899/2006 du Conseil du 12 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile,

règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile,

règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion,

règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10, articles 12 et 13, à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2 (deuxième phrase), et annexes I à III

Aux fins de l'application de l'article 12, "États membres" doit se lire "États membres de l'Union européenne".

EU/GE/Annexe III/fr 12

N° 216/2008

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 68, à l'exception de l'article 65, article 69, paragraphe 1, deuxième alinéa, article 69, paragraphe 4, et annexes I à VI

modifié par:

règlement (CE) n° 690/2009 de la Commission du 30 juillet 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE

règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 216/2008 dans le domaine des aérodrômes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3 (à l'exception de l'article 1, paragraphe 7, créant les nouveaux articles 8 bis, paragraphe 5, 8 ter, paragraphe 6, et 8 quater, paragraphe 10) et annexe

EU/GE/Annexe III/fr 13

N° 94/56

Directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11 et annexes I et II

N° 1321/2007

Règlement (CE) n° 1321/2007 de la Commission du 12 novembre 2007 fixant les modalités d'application pour l'enregistrement, dans un répertoire central, d'informations relatives aux événements de l'aviation civile échangées conformément à la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4

EU/GE/Annexe III/fr 14

N° 1330/2007

Règlement (CE) n° 1330/2007 de la Commission du 24 septembre 2007 fixant les modalités d'application pour la diffusion, auprès des parties intéressées, des événements de l'aviation civile visés à l'article 7, paragraphe 2, de la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10 et annexes I à II

N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

modifié par:

règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003,

règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003,

règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission du 28 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne les règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés,

EU/GE/Annexe III/fr 15

règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production,

règlement (CE) n° 287/2008 de la Commission du 28 mars 2008 concernant la prolongation de la durée de validité visée à l'article 2 quater, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1702/2003,

règlement (CE) n° 1057/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant l'appendice II de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA),

règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

Remarque: rectifié par rectificatif au règlement (CE) n° 1194/2009 de la Commission du 30 novembre 2009 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production

EU/GE/Annexe III/fr 16

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4 et annexe Les périodes transitoires prévues dans ce règlement sont définies par le comité mixte.

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

modifié par:

règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 en ce qui concerne les agréments émis pour une durée limitée et les annexes I et III,

règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches,

règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches,

EU/GE/Annexe III/fr 17

règlement (CE) n° 127/2010 de la Commission du 5 février 2010 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes I à IV

N° 104/2004

Règlement (CE) n° 104/2004 de la Commission du 22 janvier 2004 fixant les règles relatives à l'organisation et à la composition de la chambre de recours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 7 et annexe

N° 593/2007

Règlement (CE) n° 593/2007 de la Commission du 31 mai 2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

modifié par:

règlement (CE) n° 1356/2008 de la Commission du 23 décembre 2008 portant modification du règlement (CE) n° 593/2007 relatif aux honoraires et redevances perçus par l'Agence européenne de la sécurité aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12, article 14, paragraphe 2, et annexe

EU/GE/Annexe III/fr 18

N° 736/2006

Règlement (CE) n° 736/2006 de la Commission du 16 mai 2006 relatif aux méthodes de travail de l'Agence européenne de la sécurité aérienne pour l'exécution d'inspections de normalisation

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18

N° 768/2006

Règlement (CE) n° 768/2006 de la Commission du 19 mai 2006 mettant en œuvre la directive 2004/36/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la collecte et l'échange d'informations relatives à la sécurité des aéronefs empruntant les aéroports communautaires et à la gestion du système d'information

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5

N° 2111/2005

Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE

EU/GE/Annexe III/fr 19

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 13 et annexe

Règlement (CE) n° 473/2006 de la Commission du 22 mars 2006 portant sur les règles de mise en œuvre pour la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes A à C

Règlement (CE) n° 474/2006 de la Commission du 22 mars 2006 établissant la liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté, visée au chapitre II du règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil, et modifications ultérieures

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 3 et annexes A et B

D. Sûreté aérienne

N° 300/2008

Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18, article 21 et annexe

EU/GE/Annexe III/fr 20

N° 18/2010

Règlement (UE) n° 18/2010 de la Commission du 8 janvier 2010 modifiant le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les spécifications des programmes nationaux de contrôle de la qualité dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile

N° 272/2009

Règlement (CE) n° 272/2009 de la Commission du 2 avril 2009 complétant les normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile figurant à l'annexe du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil

N° 1254/2009

Règlement (UE) n° 1254/2009 de la Commission du 18 décembre 2009 fixant les critères permettant aux États membres de déroger aux normes de base communes en matière de sûreté de l'aviation civile et d'adopter d'autres mesures de sûreté

Règlement (UE) n° ... de la Commission du ... fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile
[en cours d'adoption par l'UE]

Décision (UE) n° ... de la Commission du ... définissant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008
[en cours d'adoption par l'UE]

EU/GE/Annexe III/fr 21

E. Environnement

N° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6 et annexes I et II

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

modifiée ou adaptée par les actes d'adhésion de 2003 et 2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15 et annexes I et II

EU/GE/Annexe III/fr 22

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16 et annexes I à VI

F. Aspects sociaux

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

Dispositions applicables: articles 2 et 3 et annexe

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19, articles 21 à 24 et articles 26 à 29

EU/GE/Annexe III/fr 23

G. Protection des consommateurs

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 34

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, modifié par:

règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8

EU/GE/Annexe III/fr 24

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17

N° 1107/2006

Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17 et annexes I et II

H. Autres textes législatifs

N° 80/2009

Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 18 et annexes I et II

EU/GE/Annexe III/fr 25

ANNEXE IV

Liste des États visés aux articles 3 et 4 et à l'annexe I

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 2. la Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 3. le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 4. la Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).
-

EU/GE/Annexe IV/fr 1