

## **Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte, Brussel, 15 november 2021 (Trb. 2022, 7)**

### **TOELICHTENDE NOTA**

#### **1. Inleiding**

De luchtvaartrelatie tussen Nederland en Armenië is geregeld in het op 26 november 1999 te Yerevan tot stand gekomen Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Armenië inzake luchtdiensten (*Trb.* 2000, 2) die op 1 juli 2002 voor het Europese deel van Nederland in werking is getreden (*Trb.* 2003, 28) (hierna: het bilaterale Verdrag). Het bilaterale verdrag is aangepast door de op 9 december 2008 te Brussel tot stand gekomen Overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Republiek Armenië inzake bepaalde aspecten van luchtdiensten die op 12 november 2009 in werking is getreden (*Trb.* 2012, 161) (hierna: de EG-Overeenkomst).<sup>1</sup>

De gemengde Overeenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de Republiek Armenië, anderzijds, inzake een gemeenschappelijke luchtvaartruimte (hierna: “de Overeenkomst”) vervangt de betreffende bepalingen van het bestaande bilaterale regime tussen Nederland en Armenië, alsmede die van de overige bestaande bilaterale overeenkomsten tussen andere lidstaten van de Europese Unie en Armenië. Op grond van het tweede lid van artikel 26, onder a, van de Overeenkomst blijven bestaande gunstiger of flexibeler afspraken op het gebied van eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequentie, type of verandering van luchtvaartuig, code-sharing en prijsstelling die niet onder de Overeenkomst vallen of die wat de vrijheid van de luchtvaartmaatschappijen betreft gunstiger of flexibeler zijn, van toepassing. Zowel het bilaterale Verdrag als de EG-Overeenkomst blijven dan ook van kracht.

De Overeenkomst vindt haar oorsprong in de machtiging van 7 december 2015 van de Raad aan de Europese Commissie om onderhandelingen te openen met Armenië over een gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Naar aanleiding van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie op 5 november 2002 in de zaken Commissie/Verenigd Koninkrijk (C-466/98)<sup>2</sup>, Commissie/Denemarken (C-467/98)<sup>3</sup>, Commissie/Zweden (C-468/98)<sup>4</sup>, Commissie/Finland (C-469/98)<sup>5</sup>, Commissie/België (C-471/98)<sup>6</sup>, Commissie/Luxemburg (C-472/98)<sup>7</sup>, Commissie/Oostenrijk (C-475/98)<sup>8</sup> en Commissie/Duitsland (C-476/98)<sup>9</sup> is gebleken dat de Europese Commissie een aantal exclusieve bevoegdheden heeft met betrekking tot het externe luchtvaartbeleid, waaronder het reguleren van markttoegang voor luchtvaartmaatschappijen, de veiligheid van de luchtvaart, een deel van de beveiliging van de luchtvaart en de regulering van de mededinging. Tot de gedeelde bevoegdheden behoren naast een ander deel van de beveiliging, de milieu- en consumentenbescherming. De lidstaten van de Europese Unie zijn bevoegd ten

---

<sup>1</sup> *PbEU* 2009, L 50, p. 22-29..

<sup>2</sup> [ECLI:EU:C:2002:624](#)

<sup>3</sup> [ECLI:EU:C:2002:625](#)

<sup>4</sup> [ECLI:EU:C:2002:626](#)

<sup>5</sup> [ECLI:EU:C:2002:627](#)

<sup>6</sup> [ECLI:EU:C:2002:628](#)

<sup>7</sup> [ECLI:EU:C:2002:629](#)

<sup>8</sup> [ECLI:EU:C:2002:630](#)

<sup>9</sup> [ECLI:EU:C:2002:631](#)

aanzien van luchtverkeersrechten die met derde landen worden uitgewisseld, vastgelegd in bilaterale afspraken.

Op basis van deze bevoegdheden heeft de Europese Commissie voorgesteld om onderhandelingen aan te gaan betreffende liberalisering van de luchtvaartmarkt en een uitgebreide open luchtvaartovereenkomst te sluiten tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Armenië, anderzijds, waarbij ernaar gestreefd wordt om langs gefaseerde marktopening markten te openen en samenwerking en/of harmonisering inzake regelgeving tot stand te brengen, met name op prioritaire gebieden als luchtvaartveiligheid, beveiliging, milieubescherming en toepassing van de mededingingsregels die gelijke en eerlijke kansen voor alle marktdeelnemers garanderen.

## **2. De Overeenkomst**

Met het tot stand te brengen regime van een zogeheten "*Open Aviation Area*" is het onder nadere voorwaarden aan Armeense luchtvaartmaatschappijen toegestaan om naar iedere plaats binnen de Europese Unie en aan luchtvaartmaatschappijen van de lidstaten van de Europese Unie om naar iedere plaats binnen Armenië te opereren. Met deze belangrijke uitbreiding van de wederzijdse markttoegang wordt beoogd de concurrentie tussen de Armeense luchtvaartmaatschappijen en luchthavens en die van de lidstaten van de Europese Unie te versterken. Tegelijkertijd dient een geliberaliseerde overeenkomst de belangen van consumenten en de luchtvaartsector en haar werknemers en worden afspraken gemaakt over milieu- en consumentenbescherming.

In de Overeenkomst wordt uitgegaan van een volledige "*Open Aviation Area*", welke gefaseerd ingevoerd wordt (Bijlage I (*Overgangsbepalingen*) bij de Overeenkomst). Naarmate de nationale wet- en regelgeving van Armenië meer in overeenstemming worden gebracht met de relevante toepasselijke eisen en normen met inbegrip van de geldende (en toekomstige) wet- en regelgeving binnen de Europese Unie zoals (zullen worden) weergegeven in Bijlage II bij de Overeenkomst, worden er meer verkeersrechten vrijgegeven totdat de "*Open Aviation Area*" volledig gerealiseerd is, inclusief het recht om passagiers in- en uit te schepen en vracht te laden en te lossen op bepaalde tussen- en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de andere partij, op een route die begint of eindigt in het eigen land (rechten van de vijfde vrijheid).

De Overeenkomst brengt niet alleen een "*Open Aviation Area*" tot stand, maar vormt ook een belangrijke basis voor harmonisatie tussen de Europese Unie en haar lidstaten en Armenië op verschillende terreinen van de luchtvaart die door de Overeenkomst bestreken worden, zoals mededinging, veiligheid, beveiliging, milieu- en consumentenbescherming. Deze regels omvatten de bepalingen die zijn opgenomen in de in Bijlage II genoemde wetgeving.

Voor Nederland en de Nederlandse luchtvaartsector is de Overeenkomst van belang omdat het huidige bilaterale luchtvaartregime met Armenië restrictief is ten aanzien van de afspraken ten aanzien van vijfde vrijheidsvervoer.

De Overeenkomst beslaat ingevolge artikel 2, onderdeel 13, het grondgebied van Armenië en wat de Europese Unie en de lidstaten van de Europese Unie betreft het landoppervlak, de binnenwateren en de territoriale zee van de lidstaten van de Europese Unie die onder de EU-Verdragen vallen en onderhevig zijn aan de in EU-Verdragen vastgestelde voorwaarden en het luchtruim daarboven.

## **2. Een ieder verbindende bepalingen**

Het Verdrag betreft verplichtingen tussen staten, maar bevat naar het oordeel van de regering een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, die aan de door Armenië aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toekennen. Het betreft artikel 4, eerste lid, onder a en d (exploitatievergunning en technische vergunning) in combinatie met het recht van de lidstaten vervat in artikel 5, eerste lid, onder a en d (weigering, intrekking, schorsing of beperking van exploitatievergunningen en technische vergunningen) en de gespecificeerde routes vervat in artikel 3, tweede lid, onder c, onderdeel ii (toekenning van rechten).

Verder worden aan de door de respectieve verdragsluitende partijen aangewezen luchtvaartmaatschappijen rechtstreeks rechten toegekend of plichten opgelegd in artikel 3, derde tot en met vijfde lid (toekenning van rechten), artikel 7 (naleving van wet- en regelgeving), artikel 9, derde, vijfde tot en met achtste lid en elfde tot en met negentiende lid (commerciële opportuniteiten), artikel 10, eerste, tweede, vierde en vijfde, zevende en achtste lid (douanerechten en belastingen), artikel 12, eerste en tweede lid (passagiers- en goederentarieven) en artikel 20, tweede lid (geautomatiseerde boekingsystemen).

## **3. Artikelsgewijze toelichting**

### *Artikel 1 (Doel)*

Dit artikel omschrijft het algemene doel van de Overeenkomst, de geleidelijke totstandbrenging van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte gebaseerd op 1) geleidelijke openstelling van de markten, 2) liberalisering van eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen, 3) eerlijke en gelijke mededingingsvoorwaarden, 4) non-discriminatie en 5) gemeenschappelijke regels (opgenomen in Bijlage II) op het gebied van veiligheid, beveiliging, luchtverkeersbeheer, sociale aspecten en het milieu.

### *Artikel 2 (Definities)*

In dit artikel worden de in de Overeenkomst voorkomende, voor EU luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen omschreven.

### *Artikel 3 (Toekenning van rechten)*

Het tweede lid van dit artikel bepaalt dat de toegestane rechten voor de exploitatie van internationale luchtdiensten door luchtvaartmaatschappijen van de ene partij omvatten het recht van overvlucht en technische landing en het recht om op het grondgebied van de andere partij te landen voor het, afzonderlijk of gecombineerd, uitvoeren van geregelde en niet-geregelde passagiers- en goederenvluchten op de in onderdeel c omschreven routes. Die rechten vallen alleen toe aan een luchtvaartmaatschappij die voldoet aan de voorwaarden voor uitgifte van een vergunning vervat in artikel 4. Verder worden bepalingen genoemd die voor een grotere operationele flexibiliteit zorgen, mits de diensten van de luchtvaartmaatschappijen daarbij een punt in hun eigen grondgebied bedienen (derde lid). Frequentie en capaciteit van het internationale luchtvervoer is gebaseerd op commerciële marktgerelateerde overwegingen (vierde lid). Het aanbieden van luchtvervoersdiensten door een luchtvaartmaatschappij van een partij tussen twee punten binnen het eigen grondgebied van een andere partij (cabotage) is niet toegestaan (zesde lid). Bij de uitoefening van hun rechten en plichten maken de partijen geen onderscheid tussen luchtvaartmaatschappijen van de andere partij, met name op basis van nationaliteit (zevende lid).

*Artikel 4 (Exploatievergunning en technische vergunning)*

Dit artikel bepaalt dat aanvragen van luchtvaartmaatschappijen voor een exploitatievergunning en een technische vergunning worden ingewilligd op voorwaarde dat voldaan wordt aan de voorwaarden in dit artikel voor de uitgifte van vergunningen en toelatingen. Het betreft bepalingen over de eigendom van de luchtvaartmaatschappij neergelegd in artikel 6 en over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart die zijn neergelegd in artikel 14 en in artikel 15 van de Overeenkomst. Verder omschrijft het artikel de voorwaarden waaraan de luchtvaartmaatschappijen van partijen moeten voldoen om voor aanwijzing in aanmerking te komen. In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Armenië dient de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij te berusten bij Armenië of onderdanen van Armenië, de luchtvaartmaatschappij een Armeense vergunning te hebben en het hoofdkantoor in Armenië gevestigd te zijn. In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een lidstaat van de Europese Unie dient de effectieve zeggenschap te berusten bij onderdanen van een of meer lidstaten van de EU of van de Europese Vrijhandelsassociatie of hun onderdanen of bij beide, de luchtvaartmaatschappij over een vergunning van een lidstaat van de Europese Unie te beschikken en dient het hoofdkantoor in een lidstaat van de Europese Unie gevestigd te zijn.

*Artikel 5 (Weigering, intrekking, schorsing of beperking van exploitatievergunningen en technische vergunningen)*

Dit artikel bepaalt dat indien niet aan de vereisten voor vergunningverlening voldaan wordt, deze kan worden geweigerd, ingetrokken, geschorst of beperkt of daaraan voorwaarden kunnen worden verbonden, bijvoorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom wordt voldaan, de operaties niet (langer) plaatsvinden overeenkomstig de genoemde wet- en regelgeving of als een partij heeft vastgesteld dat niet is voldaan aan de mededingingsvoorwaarden. Tevens worden de voorwaarden vermeld waaronder de activiteiten op andere wijze kunnen worden opgeschort of beperkt.

*Artikel 6 (Investerings in luchtvaartmaatschappijen)*

Dit artikel bepaalt dat, niettegenstaande de artikelen 4 en 5 en krachtens een beslissing van het gemengd comité, lidstaten van de Europese Unie en/of onderdanen daarvan een meerderheidsbelang in of feitelijke zeggenschap over een luchtvaartmaatschappij van de andere partij mogen verwerven of dat Armenië of onderdanen van Armenië meerderheidseigenaar mag/mogen worden van of effectieve zeggenschap mag/mogen krijgen over een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie.

*Artikel 7 (Naleving van wet- en regelgeving)*

In dit artikel wordt bepaald dat bij het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door een partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen dient te worden voldaan aan de wet- en regelgeving en voorschriften inzake binnenkomst in, verblijf op en vertrek uit het grondgebied van de andere partij en inzake de exploitatie en navigatie van de luchtvaartuigen. Dit geldt ook voor passagiers, bemanningen, bagage, vracht en post.

*Artikel 8 (Eerlijke concurrentie)*

Dit artikel bepaalt dat partijen streven naar een eerlijk en concurrerend klimaat voor de exploitatie van luchtdiensten. Het is partijen verboden om discriminatie of oneerlijke praktijken toe te laten en het verplicht hen tot het opheffen daarvan wanneer dit een negatief effect zou hebben op de eerlijke en gelijke

mededingingskansen van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij. Het zesde lid bepaalt dat het tevens verboden is overheidssubsidies en -steun toe te kennen wanneer die een negatief effect zouden hebben op de gelijke mededingingskansen van luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij. Het zevende lid bepaalt dat in geval er sprake is geweest van overheidssubsidie- of steunverlening deze transparant dient te zijn en apart vermeld dient te worden in de rekeningen van de luchtvaartmaatschappij(en). Het tiende lid bepaalt dat elke partij antitrustwetgeving toepast en op basis van het twaalfde lid kunnen partijen in overleg treden in geval van een vermeende inbreuk en dienen zij wanneer daarom verzocht wordt, binnen 30 dagen financiële informatie te verschaffen om onderzoek mogelijk te maken. Onder de voorwaarden van het dertiende lid kunnen passende en proportionele maatregelen genomen worden tegen een luchtvaartmaatschappij die zich niet aan de mededingingsregels gehouden heeft of geprofiteerd heeft van oneerlijke concurrentie of ongeoorloofde staatsteun. De maatregelen dienen passend en evenredig te zijn en inzake toepassingsgebied en duur beperkt te zijn tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

#### *Artikel 9 (Commerciële opportuniteiten)*

Dit artikel omschrijft de commerciële mogelijkheden zoals het recht om op elkaars grondgebied kantoren te openen voor promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten (vijfde lid), de mogelijkheid om eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en te laten werken overeenkomstig de wet- en regelgeving van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk (zesde lid), het recht op eigen grondafhandeling (zelfafhandeling) of te kiezen voor concurrerende leveranciers (zevende en achtste lid), toewijzing van slots op luchthavens (negende lid), het recht om luchtvervoer en bijbehorende diensten te verkopen op het grondgebied van de andere partij, het recht om lokale inkomsten om te wisselen in vrij converteerbare valuta en over te maken naar het eigen grondgebied of een land van haar keuze overeenkomstig de toepasselijke wetgeving (elfde tot en met dertiende lid), alsmede het recht samenwerkingsregelingen met andere luchtvaartmaatschappijen te sluiten (veertiende lid) en zelf of door middel van andere aanbieders intermodale vrachtovervoersdiensten te verrichten tegen een allesomvattende prijs (zestiende en zeventiende lid). Voorts bevat het artikel een bepaling over het leasen van luchtvaartuigen met of zonder bemanning van een andere luchtvaartmaatschappij inclusief die van derde landen (wet-leasing) en het recht om onder voorwaarden die volgens de wet- en regelgeving die partijen op overeenkomsten toepassen, franchising, branding en commerciële concessieregelingen te treffen met ondernemingen inclusief luchtvaartmaatschappijen van beide partijen en derde landen (achttiende en negentiende lid). Het vierde lid bepaalt dat het gemengd comité een proces van samenwerking ontwikkelt voor wat bedrijfsvoering en commerciële kansen betreft.

#### *Artikel 10 (Douanerechten en belastingen)*

Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen die onder de Overeenkomst opereren, alsmede de normale uitrustingsstukken, reserveonderdelen, voorraden brandstof en smeermiddelen en boordproviand en andere voorwerpen voor de exploitatie van luchtvervoer door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen, op basis van wederkerigheid en krachtens de toepasselijke wet- en regelgeving, worden vrijgesteld van invoerbepalingen, eigendomsbelastingen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke vergoedingen en rechten. Dit geldt ook voor alle belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten, op het grondgebied van de andere partij, op voorwaarde dat de normale uitrustingsstukken en boordproviand onder toezicht of zeggenschap van de bevoegde autoriteiten blijven totdat ze opnieuw worden uitgevoerd of opnieuw

worden verwijderd, De vrijstelling geldt ingevolge het zevende lid ook voor bagage en vracht in directe transit. Het derde lid bepaalt dat een partij belastingen, heffingen, taken of vergoedingen in rekening kan brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd. Het negende lid van het artikel bepaalt dat de Overeenkomst, behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft, geen gevolgen heeft voor belastingen over toegevoegde waarde en ingevolge het tiende lid ook niet op de bepalingen van een tussen een lidstaat en Armenië toepasselijk verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en vermogen.<sup>10</sup>

#### *Artikel 11 (Gebruikersheffingen)*

In het tweede en derde lid van dit artikel wordt overeengekomen dat de gebruikersheffingen kostengerelateerd, eerlijk, redelijk, niet ten onrechte discriminerend en billijk verdeeld moeten worden over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthavens of luchthavensystemen. De heffingen die aan luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd mogen niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd. Ingevolge het vierde lid moeten de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van gebruikersheffingen.

#### *Artikel 12 (Passagiers- en goederentarieven)*

Het eerste lid van dit artikel bepaalt dat aangewezen luchtvaartmaatschappijen de tarieven vrij kunnen vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging. Het tweede lid bepaalt dat partijen uitsluitend voor informatiedoeleinden in kennis worden gesteld van tarieven. In het derde lid wordt bepaald wanneer partijen hierover onderling overleg kunnen plegen.

#### *Artikel 13 (Statistieken)*

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid dat partijen elkaar statistische informatie verstrekken.

#### *Artikel 14 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 15 (Beveiliging van de luchtvaart)*

De bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in de artikelen 14 en 15 van de Overeenkomst.

Het tweede lid van artikel 14 bepaalt dat Armenië vanaf de datum van inwerkingtreding van de Overeenkomst als waarnemer wordt betrokken bij de werkzaamheden van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna: EASA).

In het derde lid van artikel 14 is een procedure en een aanpak geregeld (inclusief de zogenaamde platforminspecties) indien een lidstaat van de Europese Unie of Armenië twijfels heeft over de wijze waarop de door de ICAO vastgestelde internationale veiligheidsnormen en beveiligingstandaarden of de in Bijlage II, deel B, bij de Overeenkomst gespecificeerde eisen en normen inzake luchtvaartveiligheid door de andere partij worden nageleefd en gecontroleerd. Tevens zien de partijen ingevolge het eerste lid van artikel 15 erop toe dat hun relevante wetten, regels en procedures beantwoorden aan de regelgevende eisen en normen op het gebied van de beveiliging van luchtvaart gespecificeerd in Bijlage II, deel C bij de Overeenkomst, waarbij Armenië ingevolge het tweede lid van artikel 15 onderworpen kan worden aan een inspectie van de Europese Commissie.

---

<sup>10</sup> Het op 31 oktober 2001 te Yerevan tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Armenië tot het vermijden van dubbele belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen (Trb. 2001, 201).

Het vijfde lid van artikel 14 en het zesde tot en met negende lid van artikel 15 bieden de mogelijkheid om onverwijld maatregelen te nemen of ingevolge het elfde lid van artikel 15 de exploitatievergunning in te houden, in te trekken, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden.

Het vierde lid van artikel 14 en het tiende lid van artikel 15 bepalen dat op elk ogenblik overleg kan plaatsvinden.

Verder wordt verwezen naar de bepalingen in de door de ICAO vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden (de zogenaamde minimumnormen) die zijn vastgesteld overeenkomstig het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Stb.* 1947, H 165) (Verdrag van Chicago), die voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen lidstaten van de Europese Unie en Armenië in acht moeten worden genomen. Deze bepalingen worden onverkort gehandhaafd en toegepast bij de verlening van vergunningen.

#### *Artikel 16 (Luchtverkeersbeheer)*

Dit artikel betreft de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer waarvan de regelgevende eisen en normen zijn gespecificeerd in Bijlage II, deel D en de normen en praktijken van ICAO. De partijen werken samen met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot Armenië. Armenië wordt vanaf de datum van inwerkingtreding betrokken bij de werkzaamheden van het Comité voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim.

#### *Artikel 17 (Milieu)*

In dit artikel wordt bepaald dat partijen alle passende maatregelen zullen nemen om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken en ervoor te zorgen dat wet- en regelgeving en procedures voldoen aan de normen en eisen gespecificeerd in Bijlage II, deel E. De partijen komen overeen intensiever samen te werken aan mondiale marktgebaseerde maatregelen voor de beperking van broeikasgasemissies en alle andere aspecten die van bijzonder belang zijn voor de luchtvaart.<sup>11</sup>

#### *Artikel 18 (Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen)*

De partijen bevestigen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Montreal.<sup>12</sup>

#### *Artikel 19 (Bescherming van de consument)*

Dit artikel bepaalt dat partijen handelen overeenkomstig de eisen en normen inzake consumentenbescherming zoals gespecificeerd in Bijlage II, deel F, bij de Overeenkomst.

#### *Artikel 20 (Geautomatiseerde boekingsystemen)*

In dit artikel zijn de afspraken over de vrije toegang door partijen van elkanders computerreserveringssystemen vastgelegd overeenkomstig de eisen en normen inzake geautomatiseerde boekingsystemen, zoals gespecificeerd in Bijlage II, deel A, bij de Overeenkomst.

#### *Artikel 21 (Sociale aspecten)*

Dit artikel bepaalt dat partijen handelen overeenkomstig de eisen en normen inzake sociale aspecten op de gebieden van veiligheid, gezondheid en arbeidstijden van

---

<sup>11</sup> Artikel 6, vierde lid van de op 12 december 2015 te Parijs tot stand gekomen Overeenkomst van Parijs (Trb. 2016, 94 en Trb. 2016, 162).

<sup>12</sup> Het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Trb. 2000, 32 en Trb. 2001, 91).

personeel in de burgerluchtvaart, zoals gespecificeerd in Bijlage II, deel G, bij de Overeenkomst.

*Artikel 22 (Interpretatie en tenuitvoerlegging)*

Dit artikel bepaalt dat partijen alle maatregelen nemen om nakoming van de verplichtingen uit de Overeenkomst te verzekeren.

*Artikel 23 (Gemengd comité)*

Ter evaluatie van de handhaving alsmede uitlegging van de Overeenkomst is een gemengd comité ingesteld. Het negende lid bepaalt dat het gemengd comité toezicht houdt op de geleidelijke uitfasering van luchtvaartuigen die niet beschikken over een typecertificering die is afgegeven overeenkomstig de in Bijlage II, deel B, vermelde wetgeving van de Europese Unie ten einde te garanderen dat dergelijke luchtvaartuigen worden uitgefaseerd overeenkomstig het zevende lid van Bijlage I. Het gemengd comité komt ingevolge het vierde lid minstens eenmaal per jaar bijeen. Het tweede lid bepaalt dat het gemengd comité werkt op basis van consensus en dat de beslissingen bindend zijn voor partijen. Het elfde lid bepaalt dat als het gemengd comité binnen zes maanden na doorverwijzing geen beslissing heeft genomen, partijen in overeenstemming met artikel 25 van de Overeenkomst passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen kunnen nemen. Het twaalfde lid benoemt de gebieden waarop het gemengd comité samenwerking tussen partijen ontwikkelt.

*Artikel 24 (Geschillenbeslechting en arbitrage)*

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid van geschillenbeslechting en arbitrage in het geval tussen partijen een geschil over uitlegging of toepassing van de Overeenkomst ontstaat. Indien deze niet worden opgelost via formeel overleg in het gemengd comité dan kan het geschil worden doorverwezen naar een scheidsrecht dat beslissingen neemt.

*Artikel 25 (Vrijwaringmaatregelen)*

Dit artikel omschrijft de passende vrijwaringsmaatregelen die een partij kan nemen indien die partij van oordeel is dat een andere partij nagelaten heeft een verplichting uit de Overeenkomst na te leven. De maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van de Overeenkomst.

*Artikel 26 (Verhouding met andere overeenkomsten)*

Dit artikel behandelt het verband tussen de Overeenkomst en de reeds bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Armenië en de lidstaten van de Europese Unie, evenals de verhouding met andere overeenkomsten en/of regelingen, zoals besluiten van internationale organisaties, met name die van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Specifieke bepalingen in bilaterale overeenkomsten die gunstiger zijn op de gebieden van eigendom, verkeersrechten, capaciteit, frequentie, type of verandering van luchtvaartuig, code-sharing en prijsstelling, die niet onder deze overeenkomst vallen of die, wat de vrijheid voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen betreft, gunstiger of flexibeler zijn, mogen verder worden uitgeoefend, op voorwaarde dat er geen onderscheid wordt gemaakt op basis van nationaliteit tussen luchtvaartmaatschappijen van Europese Unie.

*Artikelen 27–31 (Procedurele bepalingen)*

De artikelen 27 tot en met 31 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot onder meer wijzigingen (artikel 27), beëindiging (artikel 28), registratie (artikel 29) inwerkingtreding en voorlopige toepassing (artikel 30) en authentieke teksten (artikel 31).



#### **4. Bijlagen**

De twee bijlagen vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst. Bijlage I bepaalt dat de Europese Unie een evaluatie zal uitvoeren met betrekking tot de voortgang van Armenië op het gebied van de in Bijlage II vermelde regelgevende eisen en normen. Deze evaluatie zal uiterlijk twee jaar na de inwerkingtreding van de Overeenkomst uitgevoerd worden. Na het besluit van het gemengd comité kunnen vijfde vrijheidsrechten worden uitgeoefend met inbegrip van dergelijke rechten voor de luchtvaartmaatschappijen uit Armenië tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie. Luchtvaartuigen die niet beschikken over een typecertificaat van EASA mogen niet ingezet worden op routes naar, van of in de Europese Unie. Bijlage II geeft een opsomming van de regelgevende eisen en normen van de toepasselijke bepalingen van de besluiten die moeten worden nageleefd overeenkomstig deze Overeenkomst: markttoegang en bijbehorende kwesties, veiligheid van de luchtvaart, beveiliging van de luchtvaart, luchtverkeersbeheer, milieu en geluid, consumentenbescherming en sociale aspecten.

#### **5. Voorlopige toepassing**

In de Overeenkomst is in het vierde en vijfde lid van artikel 30 een bepaling over de voorlopige toepassing opgenomen. Daarin is bepaald dat alle partijen hun interne procedures die daarvoor vereist zijn, moeten hebben afgerond. Nederland zal een verklaring afleggen waarin de intentie kenbaar wordt gemaakt de Overeenkomst voorlopig toe te passen, zodat voorlopige toepassing mogelijk wordt wanneer alle partijen hun interne procedures daartoe zullen hebben doorlopen.

#### **6. Koninkrijkspositie**

De Overeenkomst geldt alleen voor het deel van het Koninkrijk waarop het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU) en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) van toepassing zijn. De Overeenkomst zal dan ook voor wat het Koninkrijk betreft, evenals het bilaterale verdrag van 26 november 1999, alleen voor het Europese deel van Nederland gelden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

De Minister van Buitenlandse Zaken,