

ingediend op **1804** (2022-2023) – Nr. 1
1 augustus 2023 (2022-2023)

Ontwerp van decreet

tot instemming met de uitgebreide
luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten
van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten,
enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten,
anderzijds, ondertekend te Bali, Indonesië
op 17 oktober 2022

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	13
Advies van de Raad van State	17
Ontwerp van decreet	29
Bijlage: Nederlandse tekst van de overeenkomst	33

MEMORIE VAN TOELICHTING

Samenvatting

De burgerluchtvaart vormt een belangrijk onderdeel van de Europese economie. Dankzij deze overeenkomst zullen luchtvaartmaatschappijen van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten (ASEAN) en de Europese Unie (EU) meer mogelijkheden hebben om passagiers- en vrachtdiensten te exploiteren tussen en buiten beide regio's.

I. ALGEMENE TOELICHTING**A. Situering****1. De relaties tussen de Europese Unie en de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten**

De Associatie van Zuidoost-Aziatische staten is een organisatie van tien landen¹ in Zuidoost-Azië. Het doel van deze organisatie is het bevorderen van economische, culturele en politieke samenwerking.

De versterking van haar betrekkingen met de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten is voor de Europese Unie van strategisch belang. De lidstaten van de ASEAN behoren immers tot de snelst groeiende economieën ter wereld. De EU is de op twee na grootste handelspartner van de ASEAN, goed voor ongeveer 10,6 procent van de ASEAN-handel. Ondertussen is de ASEAN als geheel de derde grootste handelspartner van de EU buiten Europa, met meer dan 215,9 miljard euro aan goederenhandel in 2021.

De dialoog tussen de EU en de ASEAN bestrijkt al meer dan 40 jaar. De betrekkingen tussen de ASEAN en de EU worden geleid door de Verklaring van Neurenberg, aangenomen in maart 2007, over een versterkt partnerschap tussen de EU en de ASEAN. In de verklaring worden de langetermijnvisie en het engagement van beide partijen om samen te werken uiteengezet. In maart 2009 heeft de EU formele diplomatieke betrekkingen met de ASEAN aangeknoopt, daarna gevolgd door de EU-landen.

In 2012 werd de EU de eerste regionale organisatie die toetrad tot het Verdrag van Vriendschap en Samenwerking in Zuidoost-Azië (Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia (TAC)). Dit vormde een belangrijke mijlpaal en gaf een impuls aan het politieke en het veiligheidsengagement van de EU met de regio.

Op 8 augustus 2015 heeft de EU een diplomatieke missie bij de ASEAN opgericht en een speciale ambassadeur benoemd. Op 1 december 2020 heeft de 23e ministeriële vergadering EU-ASEAN het partnerschap in het kader van de dialoog EU-ASEAN verheven tot een strategisch partnerschap.

2. Het luchtvaartbeleid van de Europese Unie

De zogenaamde 'open skies'-arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie vormden het vertrekpunt voor een extern luchtvaartbeleid. Juridisch gezien betekenen die arresten dat de lidstaten niet individueel kunnen onderhandelen over overeenkomsten inzake internationale luchtdiensten. De bestaande bilaterale akkoorden moeten dus worden aangepast. In economisch en politiek opzicht is het opzetten van een extern luchtvaartbeleid onderdeel van het streven om de

¹ Brunei, Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, de Filipijnen, Singapore, Thailand en Vietnam

internationale burgerluchtvaart te hervormen in de richting van meer flexibiliteit en liberalisering.

In haar mededeling 'Ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap' van 11 maart 2005, beklemtoont de Europese Commissie het belang van het creëren van een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de oostelijke en zuidelijke buurlanden van de EU. De Commissie kent aan die landen een hoge prioriteit toe wegens economische en luchtvaartpolitieke redenen, maar ook als sectorale bijdrage aan het nabuurschapsbeleid van de EU. Het uiteindelijke doel is de EU en haar partners langs haar oostelijke en zuidelijke grenzen samen te brengen teneinde dezelfde marktregels te delen. De EU-Raad verleende op 27 juni 2005 zijn steun aan deze doelstelling in zijn 'Conclusies betreffende de ontwikkeling van de agenda voor het externe luchtvaartbeleid van de Gemeenschap'. De verbetering van de luchtvaartbetrekkingen met de buurlanden vormt een belangrijke stap in de verdere economische ontwikkeling van de Europese luchtvaartsector.

De Europese Commissie concludeerde in oktober 2008 in haar mededeling 'Een gemeenschappelijke luchtvaartruimte met de buurlanden tegen 2010 – Voortgangverslag' dat aanzienlijke vooruitgang werd geboekt bij het verwezenlijken van de doelstelling van een ruimere gemeenschappelijke luchtvaartruimte. Zij stelt voor te werken aan de ontwikkeling van die luchtvaartruimte, enerzijds door nauw toezicht te houden op de tenuitvoerlegging van bestaande overeenkomsten, en anderzijds door nieuwe potentiële partners te zoeken voor deelname aan het project.

In de mededeling van de Europese Commissie van 2012 over het externe luchtvaartbeleid van de EU werd gewezen op het belang van de gemeenschappelijke markt voor de burgerluchtvaart van de Associatie van Zuidoost-Aziatische landen, die mogelijkheden schept voor nauwere samenwerking tussen de EU en de ASEAN en die door een combinatie van marktliberalisering en -regulering een maatstaf voor de ASEAN zou kunnen vormen.

Eind 2015 stelde de Commissie een nieuwe luchtvaartstrategie voor. Het gaat om een toonaangevend initiatief met drie doelstellingen: de Europese economie stimuleren, de industriële basis van Europa verstevigen en het wereldwijde leiderschap van de EU bevorderen. De Europese Commissie keurde een ambitieus pakket voorstellen goed om op EU-niveau te onderhandelen over algemene luchtvaartovereenkomsten met belangrijke partnerlanden. Het gaat onder meer om de Associatie van Zuidoost-Aziatische landen, de landen van de Samenwerkingsraad van de Golf (GCC), Turkije, China, Mexico en Armenië.

De burgerluchtvaart vormt een belangrijk onderdeel van de Europese economie. De totstandbrenging van een eengemaakte luchtvaartmarkt heeft er in grote mate toe bijgedragen dat de sector dynamischer is geworden, beter presteert en grote economische en sociale voordelen heeft opgeleverd. Volgens de Europese Commissie is het onwaarschijnlijk dat het volledige potentieel van de interne markt zal worden benut, zolang de EU niet als een eengemaakte, gecoördineerde entiteit optreedt in haar luchtvaartrelaties met derde landen.

Daarnaast wordt in de mededeling van de Europese Commissie 'Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit – Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst' (COM(2020)789 final) opgeroepen om van de Unie een mondiale connectiviteitshub te maken. In de mededeling legt de Commissie uit dat het essentieel is om te zorgen voor "onvervalste internationale concurrentie, wederkerigheid en een gelijk speelveld" om die doelstelling te bereiken.

3. Het bestaande kader voor luchtdiensten tussen de EU en ASEAN

Momenteel worden de luchtdiensten tussen de EU en de ASEAN-lidstaten geëxploiteerd op basis van bilaterale overeenkomsten tussen lidstaten en afzonderlijke ASEAN-lidstaten. Die bilaterale luchtvaartovereenkomsten voorzien in een zekere wederzijdse markttoegang, die echter van land tot land blijft verschillen. Bovendien ontbreken er adequate bepalingen over essentiële elementen inzake onder meer eerlijke mededinging, transparantie of sociale kwesties om misbruik binnen een geliberaliseerde markt tegen te gaan.

De lidstaten van de ASEAN vormen samen de 13e grootste luchtvaartpartner van de EU in 2019 met 11,2 miljoen passagiers.

B. Inhoud

De voorliggende overeenkomst heeft met name tot doel:

- eerlijke concurrentie, non-discriminatie, transparantie en een gelijk speelveld voor marktdeelnemers te waarborgen;
- de markten geleidelijk open te stellen, voor wat de toegang tot routes en capaciteit betreft;
- de connectiviteit te verbeteren ten behoeve van de consumenten en de economie.

Daarnaast bevat de voorliggende overeenkomst clausules over milieu, sociale aspecten en eerlijke concurrentie, en krachtige mechanismen tegen concurrentievervalsing of ander misbruik.

Dankzij deze overeenkomst zullen luchtvaartmaatschappijen van de ASEAN en de EU meer mogelijkheden hebben om passagiers- en vrachtdiensten te exploiteren tussen en buiten beide regio's. Door deze exploitatie vermindert de afhankelijkheid van aansluitende vluchten via hubs in derde landen. Dit komt niet alleen de luchtvaartmaatschappijen uit de EU ten goede, maar verkleint ook de ecologische voetafdruk van afzonderlijke reizen tussen de EU en de ASEAN doordat vliegroutes korter worden en het aantal opstijg- en landingsbewegingen daalt. Dat is in lijn met de doelstellingen van de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit en de mededeling van de Europese Commissie over de Europese Green Deal.

C. Procedureverloop

Totstandkoming

Op 7 juni 2016 en 26 mei 2020 heeft de Raad van de Europese Unie machtiging verleend aan de Europese Commissie om te onderhandelen over een uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten en de Europese Unie en haar lidstaten.

De onderhandelingen werden succesvol afgerond met de parafering van de voorliggende overeenkomst op 2 juni 2021.

Gemengd karakter en ondertekening

De Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie Buitenlands Beleid (ICBB), legde via schriftelijke procedure het gemengde karakter vast. Zowel de federale overheid als de gewesten oefenen hun bevoegdheid uit.

De overeenkomst zal worden ondertekend volgens formule 3 van de ICBB, dit wil zeggen één enkele handtekening in naam van het Koninkrijk België, maar met vermelding van al de betrokken overheden onder de handtekening. Dit is de

gebruikelijke formule voor de ondertekening door België van verdragen tussen de Europese Unie en derde landen.

De luchtvervoersovereenkomst werd op 17 oktober 2022 in Bali, Indonesië ondertekend.

Het advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht advies uit op 22 juni 2023 met kenmerk 72.989/VR/3.

De publicatie van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago

De Raad merkt op dat in de overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de bijlagen of de wijzigingen ervan die krachtens artikel 90 van de Conventie van Chicago worden aangenomen. De negentien bijlagen bij de Conventie van Chicago die de 'International Standards and Recommended Practices' vormen, werden niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de International Civil Aviation Organization (ICAO) tegen betaling beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

De Raad stelt dan ook dat het probleem van bekendmaking van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago best op een horizontale manier dient te worden onderzocht om internationaal of internrechtelijk een oplossing uit te werken die garandeert dat de betrokken rechtsregels – desnoods op een geëigende wijze – bekendgemaakt of toegankelijk gemaakt kunnen worden op een wijze die beantwoordt aan de vereisten van rechtszekerheid, gelijkheid en kenbaarheid.

Dit probleem werd reeds voorgelegd op de Werkgroep Gemengde Verdragen van 19 september 2017. De FOD Mobiliteit neemt dit punt verder op. Het is een globaal probleem dat evenwel geen beletsel vormt voor de voortzetting van de instemmingsprocedure.

De informatie-uitwisseling inzake gebruikersheffingen

De Raad van State merkt op dat artikel 12, lid 3, van de overeenkomst voorziet in een verplichting om de luchtvaartmaatschappijen te raadplegen die gebruikmaken van de diensten en installaties, om met die maatschappijen de informatie uit te wisselen die nodig is om op accurate wijze te kunnen beoordelen of de gebruikersheffingen redelijk zijn en om die maatschappijen binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, zodat zij hun standpunten en opmerkingen kunnen meedelen alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

Aan die verplichting wordt uitvoering gegeven door artikel 24 en 30 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013.

Verdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie (IAO)

Daarnaast merkt de Raad op dat op grond van artikel 22, lid 6, van de overeenkomst iedere partij zich ertoe verbindt om alles in het werk te stellen om, voor

zover dat nog niet is gebeurd, de fundamentele IAO-verdragen te ratificeren en om de ratificatie en daadwerkelijke toepassing van andere IAO-verdragen en voor de burgerluchtvaart relevante internationale sociale en arbeidsnormen in overweging te nemen.

Gemengd Comité

De Raad van State merkt op dat de overeenkomst voorziet in de oprichting van een Gemengd Comité. In het Gemengd Comité kunnen de aangelegenheden die ter sprake worden gebracht ook betrekking hebben op aangelegenheden die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, zodat bijzondere afspraken zullen moeten worden gemaakt over de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling in het Gemengd Comité. De Raad verwijst hierbij naar het eerder gegeven advies met kenmerk 53.978/VR waarin de Raad aangeeft dat het noodzakelijk is om binnen België ook de nodige procedures op te zetten om de Belgische standpuntbepaling en vertegenwoordiging in deze raad en dit comité te regelen. Het huidige samenwerkingsakkoord inzake de vertegenwoordiging in de Raad van de Europese Unie van 8 maart 1994 biedt onvoldoende juridische basis.

Zoals de Raad opmerkt, moeten de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling namens België in het Gemengd Comité in afwachting van een samenwerkingsakkoord overeenkomstig artikel 92bis, §4bis, tweede lid, BWHI, het voorwerp uitmaken van een overleg tussen de betrokken regeringen (BWHI: bijzondere wet tot hervorming der instellingen).

In de praktijk gebeurt dit in de zogenaamde DGE-coördinatie, voorzien door het voormelde samenwerkingsakkoord inzake de vertegenwoordiging in de Raad van de Europese Unie van 8 maart 1994 (DGE: directie-generaal Europese Zaken en Coördinatie). De Vlaamse Regering is vragende partij om bij herziening van dit en andere samenwerkingsakkoorden, die binnen het Overlegcomité aan bod komen, het toepassingsgebied uit te breiden naar hogervermelde organen.

Daarnaast kan het Gemengd Comité besluiten nemen omtrent nieuwe authentieke taalversies van de overeenkomst. Een nieuwe authentieke versie van de overeenkomst kan slechts worden vastgesteld middels een nieuw verdrag waaraan overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet instemming moet worden verleend.

De bilaterale luchtvaartovereenkomsten en -regelingen tussen België en lidstaten van de ASEAN

De Raad merkt op dat elke eerdere overeenkomst of regeling inzake luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat of tussen de Europese Unie en een ASEAN-lidstaat wordt geschorst zolang de voorliggende overeenkomst tussen die partijen van kracht is.

Het volgende overzicht van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten en -regelingen tussen België en lidstaten van de ASEAN die nu gelding hebben en waarvan de werking zal worden geschorst zolang de overeenkomst van kracht is, werd gedeeld met de Raad van State: "Brunei (18.02.1994), Indonesië (12.03.1971), Maleisië (26.02.1974), Myanmar (17.08.1960), Filipijnen (30.01.1970), Singapore (29.05.1967), Thailand (23.09.1977) en Vietnam (21.10.1992). De bilaterale luchtvaartovereenkomsten, met uitzondering van Maleisië, bepalen dat indien een multilateraal verdrag in werking treedt, de bepalingen van dat verdrag prevaleeren (de bilaterale overeenkomst wordt dan gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van het multilaterale verdrag). Artikel 26, lid 1, is in overeenstemming met artikel 59, lid 1, en lid 2, van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht."

De bepalingen in een eerdere overeenkomst of regeling betreffende luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat met betrekking tot de kwesties die onder artikel 3, 4, 10 en 13 vallen, blijven als onderdeel van de voorliggende overeenkomst van toepassing wanneer zij voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen gunstiger zijn.

De volgende informatie werd met de Raad van State gedeeld: "Bij het nazicht van de bestaande bilaterale akkoorden tussen België en de ASEAN-landen kan worden besloten dat de artikelen 3, 4, 10 en 13 van de voorliggende overeenkomst allemaal gunstiger of gelijkwaardig zijn voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Als enige uitzondering hierop vinden we de bepaling omtrent het recht op vijfde vrijheidsvluchten in de akkoorden met Singapore en met Thailand. Wat betreft Singapore voorziet het akkoord in ongelimiteerde frequenties in vijfde vrijheid op alle punten. Wat Thailand betreft voorziet het bilateraal akkoord in 14-wekelijkse frequenties in full freighter vluchten. De voorliggende overeenkomst voorziet in 7 frequenties in 5de vrijheid vanaf de inwerkingtreding, hier komen 7 frequenties bij na 2 jaar (artikel 3.5 a) en b)). Voor Singapore is het bilateraal akkoord dus voordeliger op dit punt. Wat Thailand betreft blijft voor de eerste twee jaar ook hun bilateraal akkoord voordeliger."

De bijlage bij de overeenkomst

Artikel H, lid 2, van de bijlage bij de overeenkomst stelt dat de Filipijnen het recht hebben om een winstoverdrachtsbelasting te heffen overeenkomstig hun nationale wetgeving, tenzij een lager tarief of een vrijstelling mogelijk is op grond van een overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting tussen de Filipijnen en het land van vestiging van de buitenlandse luchtvaartmaatschappij.

Artikel 24, §2, (non-discriminatie) van het dubbelbelastingverdrag tussen het Koninkrijk België en de Republiek der Filippijnen verbiedt de Filippijnen in beginsel dit soort heffing.

Het opschrift van het ontwerp van decreet

Tot slot merkt de Raad van State op dat in zowel het opschrift als artikel 2 van het voorontwerp dient te worden gepreciseerd dat de overeenkomst ondertekend is "te Bali, Indonesië, op 17 oktober 2022".

Het ontwerp van decreet werd in die zin gewijzigd.

D. Vlaamse bevoegdheden

Overeenkomstig de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, zoals gewijzigd, zijn de gewesten krachtens artikel 6, §1, X, 7°, bevoegd voor "de uitrusting en de uitbating van de luchthavens en de openbare vliegvelden, met uitzondering van de luchthaven Brussel-Nationaal". In de voorliggende overeenkomsten blijkt de gewestbevoegdheid uit de artikelen die betrekking hebben op de grondaftandeling (artikel 10.5), de toekenning van slots (artikel 10.6) en luchthavenvergoedingen of gebruikersheffingen (artikel 12).

Daarnaast bevat de overeenkomst ook een artikel 18 inzake milieubescherming. Die materie behoort overeenkomstig artikel 6, §1, II, BWHI eveneens tot de bevoegdheid van de gewesten.

De gewesten moeten op basis van artikel 6, §3, 6°, BWHI ook betrokken worden voor het luchtverkeer op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden en voor de rechten die er betrekking op hebben.

Verdragsartikel 15 en 16 over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart vormen een federale bevoegdheid. Overeenkomstig artikel 6, §4, 4°, BWHI inzake het ontwerpen van de regels betreffende de organisatie en de uitwerking van de veiligheid van het luchtverkeer op de regionale luchthavens en de openbare vliegvelden, moeten ook hier de gewesten worden betrokken.

De federale en de gewestelijke bevoegdheid zijn dus bijzonder complementair.

II. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

De overeenkomst telt 34 artikelen, een bijlage en drie verklaringen.

In de preambule wijzen de verdragspartijen op het belang van luchtvervoer als middel om bij te dragen tot nauwere politieke en economische banden tussen de twee regio's. Zij wensen het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen, bevestigen het belang van milieubescherming en de strijd tegen de klimaatverandering en nemen nota van het belang van eerlijke concurrentie en consumentenbescherming.

Artikel 1 omschrijft het toepassingsgebied van de overeenkomst. Artikel 2 geeft een aantal begripsomschrijvingen.

Elke ASEAN-lidstaat verleent elke EU-lidstaat met wederkerigheid rechten met betrekking tot de exploitatie van het internationale luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. Het betreft het recht om over het grondgebied te vliegen en om er te landen, al dan niet voor het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost, naast de overige in de overeenkomst gespecificeerde rechten. Het geeft de partijen evenwel niet het recht aan de luchtvaartmaatschappijen van een partij om op het grondgebied van een andere partij tegen vergoeding passagiers, bagage, goederen of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van diezelfde partij (artikel 3).

De bevoegde instanties van de ene partij verlenen de passende vergunningen aan een luchtvaartmaatschappij van de andere partij. Elke luchtvaartmaatschappij moet beantwoorden aan de voorwaarden in de wetten en regels die de bevoegde overheid normaal toepast voor de exploitatie van het internationale luchtvervoer. De voorwaarden inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart worden gehandhaafd en opgelegd. De bevoegde overheden erkennen wederzijds de regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of de nationaliteit van de luchtvaartmaatschappij die een vergunning aanvraagt, met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 4).

In bepaalde gevallen (wanneer de betrokken luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de voorwaarden in verband met hoofdvesting, eigendom, naleving van wetten en regels, en naleving van veiligheidsvoorschriften) kunnen de bevoegde overheden een exploitatievergunning of een technische vergunning weigeren, intrekken, opschorten, aan voorwaarden onderwerpen of beperken met uitzondering van een beperkt aantal welomschreven gevallen (artikel 5).

Artikel 6 betreft de liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten. De partijen erkennen de voordelen van de geleidelijke liberalisering van de eigendom van en zeggenschap over hun respectieve luchtvaartmaatschappijen. Opportuniteiten worden besproken in het Gemengd Comité.

Luchtvaartmaatschappijen en de passagiers, bemanningen of vracht moeten de toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven (artikel 7). De partijen moeten eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, bij voorkeur

zonder overheidssteun. Zij mogen geen overheidssubsidies of -steun verstrekken aan een bedrijf of daarvoor toestemming geven als dit nadelige gevolgen heeft voor de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij om de concurrentie aan te gaan voor de verlening van luchtvervoerdiensten. Een partij kan bij discriminatie of oneerlijke praktijken een schriftelijk verzoek om overleg indienen bij de andere partij (artikel 8).

De partijen stellen in artikel 9 dat de voordelen van deze overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer hun luchtvaartmaatschappijen worden gehinderd in hun bedrijfsvoering. De partijen werken samen aan het wegnemen van belemmeringen die een obstakel kunnen vormen voor de commerciële activiteiten, die concurrentievervalsingen kunnen veroorzaken of die een gelijk speelveld in de weg kunnen staan.

Artikel 10 betreft de commerciële opportuniteiten. De luchtvaartmaatschappijen hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij voor promotie en verkoop van luchtvervoer, er personeel te werk te stellen, hun grondafhandeling te regelen, inkomsten te transfereren, samen te werken met andere transportdiensten, hun vliegtuigen en bemanning te leasen en franchising- of brandingovereenkomsten te sluiten met ondernemingen. De toewijzing van slots op de luchthavens gebeurt op een onafhankelijke, transparante en niet-discriminerende basis.

Luchtvaartmaatschappijen en hun apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen, boordproviand en andere voorwerpen, zijn op basis van wederkerigheid vrijgesteld van invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke rechten en heffingen. Een partij kan wel belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied. De overeenkomst zorgt niet voor een wijziging van dubbelbelastingverdragen tussen EU-lidstaten en ASEAN-lidstaten (artikel 11).

Overeenkomstig artikel 12 moeten gebruikersheffingen voor het gebruik van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersleiding kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn. De gebruiksheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten moeten correct, redelijk en niet-discriminerend zijn en billijk worden gespreid over de categorieën gebruikers. De luchtvaartmaatschappijen kunnen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging (artikel 13). De partijen verstrekken elkaar statistische informatie (artikel 14).

De partijen handelen overeenkomstig de wetgeving inzake veiligheid van de luchtvaart. Zij zien erop toe dat vliegtuigen worden onderworpen aan inspecties en kunnen maatregelen treffen als vliegtuigen niet voldoen aan de veiligheidsnormen (artikel 15). De partijen bevestigen dat hun wederzijdse verplichtingen ook de beveiliging van de luchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten. Zij verlenen elkaar bijstand en handelen overeenkomstig de voorschriften die de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opstelde (artikel 16).

Artikel 17 stelt dat de partijen samenwerken inzake luchtverkeersbeheer teneinde de veiligheidsnormen en de efficiëntie van de luchtverkeersactiviteiten te verhogen, de kosten te drukken en de milieu-impact tot een minimum te beperken.

De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. Zij zijn er zich van bewust dat de effecten van de burgerluchtvaart op het milieu en op de klimaatverandering tot een minimum moeten worden beperkt (artikel 18).

Artikel 19 betreft de aansprakelijkheid van de luchtvaartmaatschappijen. Artikel 20, 21 en 22 omvatten de samenwerking op vlak van consumentenbescherming, geautomatiseerde boekingsystemen en sociale aspecten.

Overeenkomstig artikel 23 wordt er een Gemengd Comité opgericht dat verantwoordelijk is voor het beheer van de overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Het doet aanbevelingen en neemt beslissingen in de gevallen waarin deze overeenkomst uitdrukkelijk voorziet.

Artikel 24 stelt dat de partijen alle nodige maatregelen treffen om de nakoming van de uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te verzekeren en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen in gevaar kunnen brengen.

Artikel 25 betreft de geschillenbeslechting en arbitrage. Formeel overleg in het Gemengd Comité staat voorop, maar indien dat niet lukt kan het geschil worden voorgelegd aan een persoon of orgaan. Indien de partijen daar niet mee instemmen, wordt het geschil voorgelegd aan de arbitrage door een rechtbank van drie scheidsrechters.

Artikel 26 gaat over de verhouding tot andere overeenkomsten. Zolang de voorliggende overeenkomst van kracht is, worden de eerdere bilaterale overeenkomsten tussen ASEAN-lidstaten en EU-lidstaten geschorst. De bijlage vormt een integreerend deel van de overeenkomst (artikel 27).

Overeenkomstig artikel 28 kunnen wijzigingen door de partijen worden overeengekomen na overleg in het Gemengd Comité. De wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de bepalingen van artikel 33.

Artikel 29 omschrijft de beëindiging van de overeenkomst.

De registratiebepalingen liggen vervat in artikel 30. Artikel 31 betreft de toetreding van nieuwe EU-lidstaten en artikel 32 de territoriale toepassing.

Overeenkomstig artikel 33 treedt de overeenkomst in werking dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving van het beëindigen van de procedures van ratificatie, aanvaarding of goedkeuring door hun lidstaten door de secretarissen-generaal van ASEAN en de Raad van de Europese Unie.

Artikel 34 betreft de authentieke teksten.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur,
Digitalisering en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

VOORONTWERP VAN DECREET



**Voorontwerp van decreet tot instemming met de uitgebreide
luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de
Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de
Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds, ondertekend te
_____ op _____.**

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds, ondertekend te ____ op _____, zal volkomen gevolg hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair
Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 72.989/VR/3
van 22 juni 2023

over

een voorontwerp van decreet ‘tot instemming met de uitgebreide
luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie
van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie
en haar lidstaten, anderzijds, ondertekend te ____ op ____’

Op 27 januari 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen verlengd tot vijfenveertig dagen* een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet ‘tot instemming met de uitgebreide luchtvervoerovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds, ondertekend te ____ op ____’.

Het voorontwerp is, wat betreft de bevoegdheid, door de verenigde kamers onderzocht op 6 juni 2023. De verenigde kamers waren samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, voorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Luc CAMBIER, Bernard BLERO, Koen MUYLLE en Toon MOONEN, staatsraden, Jan VELAERS, Sébastien VAN DROOGHENBROECK, Christian BEHRENDT en Bruno PEETERS, assessoren, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier, en Yves DEPOORTER, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX en Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeurs.

Het voorontwerp is, voor het overige, door de derde kamer onderzocht op 6 juni 2023. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Toon MOONEN, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Yves DEPOORTER, toegevoegd griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 22 juni 2023.

*

* Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85bis.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe instemming te verlenen met de ‘Uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds’, ondertekend te Bali, Indonesië, op 17 oktober 2022 (hierna: de overeenkomst).

De overeenkomst heeft luidens de preambule onder meer tot doel om de belangen van de partijen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen als middel om bij te dragen tot nauwere politieke en economische banden tussen de twee regio’s, om luchtdiensten te verbeteren en een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen op basis van een billijk en concurrerend klimaat, non-discriminatie en gelijke kansen tot mededinging voor luchtvaartmaatschappijen, en om het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen.

In de overeenkomst wordt achtereenvolgens geregeld: het toepassingsgebied ervan (artikel 1), definities (artikel 2), de verlening van rechten (artikel 3), de exploitatievergunningen en technische machtigingen (artikel 4), de weigering, intrekking, opschorting, onderwerping aan voorwaarden, of beperkingen van exploitatievergunningen of technische machtigingen (artikel 5), de liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten (artikel 6), de naleving van wetten en regels (artikel 7), de eerlijke mededinging (artikel 8), de bedrijfsvoering (artikel 9), het commercieel luchtvervoer (artikel 10), douanerechten en andere taksen (artikel 11), gebruikersheffingen (artikel 12), tarieven (artikel 13), statistieken (artikel 14), de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart (artikelen 15 en 16), het luchtverkeersbeheer (artikel 17), het milieu (artikel 18), de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen (artikel 19), de consumentenbescherming (artikel 20), geautomatiseerde boekingsystemen (artikel 21), sociale aspecten (artikel 22), het gemengd comité (artikel 23), de uitvoering van de overeenkomst (artikel 24), de geschillenbeslechting en arbitrage (artikel 25), de verhouding met andere overeenkomsten (artikel 26), de bijlage bij en de wijziging, de beëindiging² en de registratie van de overeenkomst (artikelen 27 tot 30), de toetreding van nieuwe EU-lidstaten (artikel 31), de territoriale toepassing en de inwerkingtreding van de overeenkomst (artikelen 32 en 33) en de authentieke teksten (artikel 34).

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² De overeenkomst kan luidens artikel 29 ervan door de Europese Unie *en* haar lidstaten of door alle gezamenlijk optredende ASEAN-lidstaten worden beëindigd, hetgeen impliceert dat ze enkel zal kunnen worden opgezegd door de EU en haar lidstaten *gezamenlijk* (of door de ASEAN-lidstaten gezamenlijk).

BEVOEGDHEID

3. De Werkgroep Gemengde Verdragen, ingesteld bij het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten ‘over de nadere regelen voor het sluiten van gemengde verdragen’, heeft op zijn vergadering van 13 september 2022 de overeenkomst gekwalificeerd als gemengd “Federale Staat/Gewesten”. De Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid stemde op 28 november 2022 via de schriftelijke procedure in met het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen.³

Met deze kwalificatie kan worden ingestemd.

ONDERZOEK VAN DE OVEREENKOMST

Artikel 2

4.1. In artikel 2, lid 1, a), van de overeenkomst wordt het begrip “Verdrag van Chicago” als volgt gedefinieerd:

“het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in Chicago, en alle bijlagen die krachtens artikel 90 van dat Verdrag zijn vastgesteld en alle wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag uit hoofde van de artikelen 90 en 94 van het Verdrag, voor zover die bijlagen en wijzigingen voor de partijen van kracht zijn geworden”.

Verderop in de overeenkomst wordt dan herhaalde malen naar dat verdrag verwezen.⁴

4.2. Wat de in de aangehaalde definitie vermelde bijlagen betreft, moet worden herinnerd aan hetgeen in dat verband is opgemerkt in advies 70.608/3 van 31 december 2021:

“De negentien bijlagen bij het Verdrag van Chicago vormen de ‘International Standards and Recommended Practices’ (artikelen 38, 54, I), en 90 van het Verdrag van Chicago). Die bijlagen zijn niet bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Ze worden via de publicatiedienst van de ICAO beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal.

In dit verband dient erop te worden gewezen dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het Belgisch Staatsblad, in beginsel niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen.⁵

³ Wat werd bevestigd in het verslag van de Werkgroep Gemengde Verdragen van 13 december 2022.

⁴ Zie de artikelen 11, lid 1, tweede alinea, 15, lid 2, lid 4 en lid 6, en 16, lid 1, van de overeenkomst.

⁵ Voetnoot 10 van het aangehaalde advies: Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *JT* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

Dat geen bekendmaking in het Belgisch Staatsblad plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen⁶ bekendgemaakt moeten worden of indien de wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking⁷ voorzien had, wat thans niet het geval is.^{8,9}

Artikel 12

5. Artikel 12, lid 3, van de overeenkomst voorziet in een verplichting om de luchtvaartmaatschappijen te raadplegen die gebruik maken van de diensten en installaties, om met die maatschappijen de informatie uit te wisselen die nodig is om op accurate wijze te kunnen beoordelen of de gebruikersheffingen redelijk zijn en om die maatschappijen binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, zodat zij hun standpunten en opmerkingen kunnen meedelen alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

Volgens de gemachtigde wordt aan die verplichting uitvoering gegeven door de artikelen 24 en 30 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 ‘tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013’.

Artikel 22

6. Luidens artikel 22, lid 6, van de overeenkomst verbindt iedere partij zich ertoe om alles in het werk te stellen om, voor zover dat nog niet is gebeurd, de fundamentele IAO-verdragen te ratificeren en om de ratificatie en daadwerkelijke toepassing van andere IAO-verdragen en voor de burgerluchtvaart relevante internationale sociale en arbeidsnormen in overweging te nemen, rekening houdend met de binnenlandse context.

⁶ Voetnoot 11 van het aangehaalde advies: Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, 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 evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 ‘houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immuniteiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in ‘s-Gravenhage op 17 juni 2008’, *Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66.

⁷ Voetnoot 12 van het aangehaalde advies: Zie in dat verband advies 47.092/4 van 23 september 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot de wet van 24 april 2014 ‘betreffende de bekendmaking van verscheidene internationale akten houdende technische voorschriften inzake schepen en de zeevaart’, *Parl.St.* Kamer 2013-14, nr. 53-3381/001, 12-13.

⁸ Voetnoot 13 van het aangehaalde advies: Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7e kamer) 10 juni 2005, nr. 145.819, *NV Heli Service Belgium*.

⁹ Adv.RvS 70.608/3 van 31 december 2021 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 17 juni 2022 ‘tot instemming met de overeenkomst betreffende het luchtvervoer tussen het Koninkrijk België en Burkina Faso, ondertekend te Brussel op 5 juni 2018’, *Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 1141/1, 25, opmerking 6.

Op grond van die bepaling zal de bekrachtiging moeten worden overwogen van alle door de Internationale Arbeidsorganisatie als actueel aangemerkte verdragen waarbij België nog geen partij is.¹⁰

Artikel 23

7.1. Artikel 23 van de overeenkomst stelt een gemengd comité in van vertegenwoordigers van de partijen, dat wordt belast met het toezicht op het beheer van de overeenkomst en dat de correcte uitvoering ervan moet waarborgen. Luidens artikel 23, lid 4, van de overeenkomst zal het gemengd comité met het oog op de uitvoering van de overeenkomst:

“a) informatie uitwisselen, onder meer over wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de respectieve partijen die van invloed kunnen zijn op luchtdiensten, alsmede statistische informatie met het oog op het toezicht op de ontwikkeling van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst;

b) aanbevelingen doen en besluiten nemen indien de Overeenkomst daar uitdrukkelijk in voorziet;

c) samenwerking ontwikkelen, onder meer op het gebied van regelgeving;

d) overleg plegen over alle kwesties in verband met de toepassing of de interpretatie van deze Overeenkomst;

e) overleg organiseren, voor zover nodig, over luchtvervoerskwesties die worden behandeld door internationale organisaties, in het kader van betrekkingen met derde landen, in multilaterale regelingen of overeenkomsten, met inbegrip van een eventuele gezamenlijke aanpak;

f) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst; en

g) besluiten nemen over nieuwe authentieke taalversies van deze Overeenkomst in geval van toetreding van nieuwe EU-lidstaten”.

7.2. Gelet op het gemengde karakter van de overeenkomst kunnen de aangelegenheden die ter sprake komen in het gemengd comité ook betrekking hebben op aangelegenheden die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, zodat bijzondere afspraken zullen moeten worden gemaakt over de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling in het gemengd comité.

¹⁰ Het gaat met name om de IAO-verdragen nrs. 78, 106, 110, 118, 131, 135, 142, 143, 152, 157, 160, 169, 173, 183, 185 en 188 en de protocollen nrs. 81, 89, 110 en 155 (zie: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11210:0::NO:11210:P11210_COUNTRY_ID:102560).

Met betrekking tot organen die zijn opgericht bij of krachtens een samenwerkingsovereenkomst gesloten door de Europese Unie en haar lidstaten, in dit geval eveneens in de vorm van een gemengd comité, heeft de Raad van State, afdeling Wetgeving, in advies 53.978/VR van 7 november 2013 het volgende opgemerkt:

“In dit verband moet in herinnering worden gebracht dat het noodzakelijk is om binnen België ook in de nodige procedures te voorzien om de Belgische standpuntbepaling en vertegenwoordiging in het voornoemde Gemengd Comité en het bij artikel 28 opgerichte subcomité te organiseren met respect voor de Belgische bevoegdheidsverdelende regels.

De vertegenwoordiging en de standpuntbepaling namens België dienen overeenkomstig artikel 92*bis*, § 4*bis*, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ in een samenwerkingsakkoord te worden geregeld.

De huidige samenwerkingsakkoorden van 8 maart 1994¹¹ bieden geen voldoende juridische basis voor deze vertegenwoordiging en standpuntbepaling aangezien ze enkel betrekking hebben op de vertegenwoordiging in de Raad van de Europese Unie. De betrokken samenwerkingsakkoorden kunnen niet zomaar bij analogie worden toegepast, nu het Gemengd Comité weliswaar formeel een exponent is van de externe betrekkingen van de Europese Unie, maar materieel ook uitdrukkelijk voor aangelegenheden bevoegd is die tot de bevoegdheid van de lidstaten behoren¹², die in de Belgische bevoegdheidsverdeling vervolgens ook behoren tot de (exclusieve) bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten.

Zolang ervoor niet in een voldoende juridische basis bij samenwerkingsakkoord is voorzien, dienen de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling namens België in het Gemengd Comité en in het subcomité overeenkomstig het bepaalde in artikel 92*bis*, § 4*bis*, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 het voorwerp uit te maken van een overleg tussen de betrokken regeringen.”¹³

Weliswaar is het zo dat de coördinatie van de standpuntbepaling van de Europese Unie en haar lidstaten in aangelegenheden die tot de gemengde bevoegdheid van de Europese Unie en haar lidstaten behoren, in de praktijk plaatsvindt binnen de Raad van de Europese Unie en dat de coördinatie van de Belgische standpuntbepaling hiervoor plaatsvindt overeenkomstig de regels voor de standpuntbepaling in de Raad.

¹¹ Voetnoot 2 van het aangehaalde advies: Samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten ‘met betrekking tot de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België in de Ministerraad van de Europese Unie’, en samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale Staat, de gemeenschappen en de gewesten en het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie ‘met betrekking tot de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België in de Ministerraad van de Europese Unie’.

¹² Voetnoot 3 van het aangehaalde advies: Zie artikel 62 van de kaderovereenkomst.

¹³ Advies 53.978/VR van 7 november 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 4 april 2014 ‘houdende instemming met de kaderovereenkomst inzake een partnerschap en samenwerking tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Mongolië, anderzijds, ondertekend in Ulaanbaatar op 30 april 2013’, opmerking 3.2, *Parl.St.* VI.Parl. 2013-14, nr. 2455/1, 37-38.

Niettemin moet erop worden gewezen dat de beslissingen in de aangelegenheden die tot de bevoegdheid van de lidstaten behoren, juridisch gezien niet door de Raad van de Europese Unie worden genomen, maar door de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten in de Raad verenigd. Hoewel dit in de praktijk misschien eerder uitzonderlijk is, is het niet uitgesloten dat lidstaten in aangelegenheden die tot hun bevoegdheid behoren, in de organen opgericht bij of krachtens een samenwerkingsovereenkomst, alsnog nationale standpunten innemen.

Het ontbreken van een regeling ter zake overeenkomstig artikel 92*bis*, § 4*bis*, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ kan dan ook tot problemen aanleiding geven. Indien er een consensus zou bestaan tussen de bevoegde overheden om het samenwerkingsakkoord van 8 maart 1994 tussen de federale overheid, de gemeenschappen en de gewesten ‘met betrekking tot de vertegenwoordiging van het Koninkrijk België in de Ministerraad van de Europese Unie’ in deze aangelegenheden naar analogie toe te passen, dan wordt dit samenwerkingsakkoord het best aangepast om het toepassingsgebied ervan in die zin uit te breiden.

8. Luidens artikel 23, lid 4, g), van de overeenkomst kan het gemengd comité besluiten nemen omtrent nieuwe authentieke taalversies van de overeenkomst.

Een dergelijke nieuwe authentieke taalversie maakt een wijziging uit van de overeenkomst in de zin van artikel 28 ervan, die van kracht wordt overeenkomstig de procedure van artikel 33 en die derhalve “moet worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd overeenkomstig de respectieve procedures van de partijen”. Bijgevolg heeft artikel 23, lid 4, g), van de overeenkomst tot gevolg dat een nieuwe authentieke versie van de overeenkomst slechts kan worden vastgesteld middels een nieuw verdrag waaraan overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet instemming moet worden verleend.

Artikel 26

9.1. Overeenkomstig artikel 26, lid 1, van de overeenkomst wordt elke eerdere overeenkomst of regeling inzake luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat of tussen de Europese Unie en een ASEAN-lidstaat geschorst zolang deze overeenkomst tussen die partijen van kracht is. De gemachtigde gaf het volgende overzicht van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten en -regelingen tussen België en lidstaten van de ASEAN die thans gelding hebben en waarvan de werking zal worden geschorst zolang de overeenkomst van kracht is:

“Brunei (18.02.1994), Indonesië (12.03.1971), Maleisië (26.02.1974), Myanmar (17.08.1960), Filipijnen (30.01.1970), Singapore (29.05.1967), Thailand (23.09.1977) en Vietnam (21.10.1992). De bilaterale luchtvaartovereenkomsten, met uitzondering van Maleisië, bepalen dat indien een multilateraal verdrag in werking treedt, de bepalingen van dat verdrag prevaleren (de bilaterale overeenkomst wordt dan gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van het multilaterale verdrag). Artikel 26, lid 1, is in overeenstemming met artikel 59, lid 1, en lid 2, van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht.”

9.2. Overeenkomstig artikel 26, lid 2, van de overeenkomst blijven de bepalingen in een eerdere overeenkomst of regeling betreffende luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat met betrekking tot de kwesties die onder de artikelen 3, 4, 10 en 13 vallen, als onderdeel van deze overeenkomst van toepassing wanneer zij voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen gunstiger zijn. Alle rechten en voordelen die luchtvaartmaatschappijen van de betrokken EU-lidstaat overeenkomstig die bepalingen genieten, gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen van de Europese Unie.

Gevraagd of de in opmerking 9.1 vermelde overeenkomsten of regelingen bepalingen bevatten met betrekking tot kwesties die vallen onder de toepassing van de artikelen 3, 4, 10 en 13 van de thans voorliggende overeenkomst en die gunstiger zijn voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen, antwoordde de gemachtigde:

“Bij het nazicht van de bestaande bilaterale akkoorden tussen België en de ASEAN landen kan worden besloten dat de artikelen 3, 4, 10 en 13 van de voorliggende Overeenkomst allemaal gunstiger of gelijkwaardig zijn voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Als enige uitzondering hierop vinden we de bepaling omtrent het recht op vijfde vrijheidsvluchten in de akkoorden met Singapore en met Thailand. Wat betreft Singapore voorziet het akkoord in ongelimiteerde frequenties in vijfde vrijheid op alle punten. Wat Thailand betreft voorziet het bilateraal akkoord in 14 wekelijkse frequenties in full freighter vluchten. De voorliggende overeenkomst voorziet in 7 frequenties in 5de vrijheid vanaf de inwerkingtreding, hier komen 7 frequenties bij na 2 jaar (artikel 3.5 a) en b)). Voor Singapore is het bilateraal akkoord dus voordeliger op dit punt. Wat Thailand betreft blijft voor de eerste twee jaar ook hun bilateraal akkoord voordeliger.”

Bijlage bij de overeenkomst

10. In artikel H, lid 2, van de bijlage bij de overeenkomst wordt bepaald dat de Filipijnen het recht hebben om een winstoverdrachtsbelasting te heffen overeenkomstig hun nationale wetgeving, tenzij een lager tarief of een vrijstelling mogelijk is op grond van een overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting tussen de Filipijnen en het land van vestiging van de buitenlandse luchtvaartmaatschappij.

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, verduidelijkte de gemachtigde:

“artikel 24, § 2 (Non-discriminatie) van het dubbelbelastingverdrag met de Filipijnen verbiedt de Filipijnen in beginsel dit soort heffing”.

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP

11. Zowel in het opschrift als in artikel 2 van het voorontwerp dient te worden gepreciseerd dat de overeenkomst ondertekend is “te Bali, Indonesië, op 17 oktober 2022”.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Martine BAGUET

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

Op voorstel van de Vlaamse minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur, Digitalisering en Facilitair Management en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. De uitgebreide luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds, ondertekend te Bali, Indonesië op 17 oktober 2022 zal volkomen gevolg hebben.

Brussel, 14 juli 2023.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Buitenlandse Zaken, Cultuur,
Digitalisering en Facilitair Management,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

BIJLAGE:

Nederlandse tekst van de overeenkomst

UITGEBREIDE LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST
TUSSEN DE LIDSTATEN
VAN DE ASSOCIATIE VAN ZUIDOOST-AZIATISCHE STATEN,
ENERZIJD,
EN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN,
ANDERZIJD

De regeringen van:

BRUNEI DARUSSALAM,

HET KONINKRIJK CAMBODJA,

DE REPUBLIEK INDONESIË,

DE DEMOCRATISCHE VOLKSREPUBLIC LAOS,

MALEISIË,

DE REPUBLIEK UNIE VAN MYANMAR,

DE REPUBLIEK DER FILIPIJNEN,

DE REPUBLIEK SINGAPORE,

HET KONINKRIJK THAILAND,

en

DE SOCIALISTISCHE REPUBLIEK VIETNAM,

zijnde de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten (“ASEAN”) (hierna gezamenlijk “ASEAN-lidstaten” en afzonderlijk “ASEAN-lidstaat” genoemd)

enerzijds,

en

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK KROATIË,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

HONGARIJE,

DE REPUBLIEK MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

en

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

verdragsluitende partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna gezamenlijk “de EU-Verdragen” genoemd) en lidstaten van de Europese Unie (hierna gezamenlijk “de EU-lidstaten” en afzonderlijk “de EU-lidstaat” genoemd),

en

DE EUROPESE UNIE (hierna “de Unie” of “de EU” genoemd),

anderzijds,

DE WENS UITDRUKKEND hun belangen op het gebied van luchtvervoer te bevorderen als middel om bij te dragen tot nauwere politieke en economische banden tussen de twee regio's;

ERKENNENDE dat efficiënte luchtverbindingen belangrijk zijn om handel, toerisme, investeringen en sociaaleconomische ontwikkeling te bevorderen;

DE WENS UITDRUKKEND de luchtdiensten te verbeteren en een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen op basis van een billijk en concurrerend klimaat, non-discriminatie en gelijke kansen tot mededinging voor luchtvaartmaatschappijen;

DE WENS UITDRUKKEND het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het luchtvervoer te garanderen en bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen die gericht zijn tegen luchtvaartuigen en die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, een negatieve impact hebben op de exploitatie van luchtvaartuigen en het vertrouwen van de reizigers in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

VASTSTELLENDE dat de ASEAN-lidstaten en de EU-lidstaten partij zijn bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944;

VASTBERADEN om de potentiële voordelen van regelgevende samenwerking maximaal te benutten;

ERKENNENDE dat concurrerende luchtdiensten en een levensvatbare luchtvervoerssector belangrijke voordelen kunnen opleveren;

DE WENS UITDRUKKEND een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen te bevorderen, erkennende dat concurrentie voordelen kan opleveren en dat bepaalde subsidies een nadelig effect kunnen hebben op de concurrentie en de basisdoelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen;

VOORNEMENS voort te bouwen op bestaande overeenkomsten en regelingen tussen de partijen, teneinde te zorgen voor de openstelling van de markttoegang en zoveel mogelijk voordelen te creëren voor passagiers, expediteurs, luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en hun personeelsleden, de samenleving en andere begunstigden;

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

BEVESTIGEND dat er behoefte is aan dringende maatregelen tegen de klimaatverandering en aan blijvende samenwerking om de broeikasgasemissies in de luchtvaartsector terug te dringen, conform de multilaterale akkoorden op dit gebied, waaronder de relevante instrumenten van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (hierna “de ICAO” genoemd);

BEVESTIGEND dat de belangen van de consument moeten worden beschermd, met inbegrip van de bescherming die wordt geboden door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999, en dat een hoog niveau van consumentenbescherming moet worden bereikt, en erkennende dat er behoefte is aan wederzijdse samenwerking op dit gebied;

ERKENNENDE dat de groei aan commerciële mogelijkheden niet mag leiden tot een afzwakking van de arbeidsnormen van de partijen, en het belang bevestigend om oog te hebben voor de impact van deze Overeenkomst op de werknemers, de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden en van de voordelen die ontstaan wanneer aanzienlijke economische winsten van open en concurrerende markten gepaard gaan met ambitieuze arbeidsnormen voor werknemers;

WIJZEND op de wens om te zoeken naar manieren om de toegang tot kapitaal voor de luchtvaartsector te faciliteren met het oog op een verdere ontwikkeling van het luchtvervoer;

DE WENS UITDRUKKEND een overeenkomst inzake luchtvervoer te sluiten, ter aanvulling van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Chicago op 7 december 1944,

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

TOEPASSINGSGEBIED

1. Deze Overeenkomst is van toepassing op de verlening van luchtvervoersdiensten door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie van, op of naar het grondgebied van de ASEAN-lidstaten, en door luchtvaartmaatschappijen uit de ASEAN-lidstaten van, op of naar het grondgebied van de Unie, alsook op de verlening van bepaalde diensten in verband met die luchtvervoersdiensten, overeenkomstig deze Overeenkomst.
2. Voor alle duidelijkheid: deze overeenkomst mag in geen geval zodanig worden uitgelegd dat zij van toepassing is op het verlenen van luchtvervoersdiensten door luchtvaartmaatschappijen van een ASEAN-lidstaat van, op of naar het grondgebied van een andere ASEAN-lidstaat, of op de verlening van bepaalde diensten in verband met die luchtvervoersdiensten.

ARTIKEL 2

Definities

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt verstaan onder:
 - a) “Verdrag van Chicago”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opengesteld in Chicago, en alle bijlagen die krachtens artikel 90 van dat Verdrag zijn vastgesteld en alle wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag uit hoofde van de artikelen 90 en 94 van het Verdrag, voor zover die bijlagen en wijzigingen voor de partijen van kracht zijn geworden;

- b) “Verdrag van Montreal”: het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gedaan te Montreal op 28 mei 1999;
- c) “luchtvervoer”: het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, dat tegen vergoeding of betaling van huur aan het publiek wordt aangeboden en dat geregelde en niet-geregelde luchtdiensten omvat;
- d) “vaststelling van nationaliteit”: de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt luchtvervoersdiensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 4 inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;
- e) “bevoegde autoriteiten”: de overheidsagentschappen of -entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de regelgevende en administratieve taken van de partijen uit hoofde van deze Overeenkomst;
- f) “mededingingsautoriteit”: de bevoegde autoriteit(en) die belast is (zijn) met de handhaving van het mededingingsrecht van een partij, waaronder, in het geval van de Unie, de Europese Commissie;
- g) “mededingingsrecht”: de wetgeving die, binnen de jurisdictie van een partij, betrekking heeft op de volgende gedragingen, voor zover die gevolgen kunnen hebben voor luchtvervoersdiensten naar, vanuit of binnen die partij:
 - i) overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen, besluiten van verenigingen van luchtvaartmaatschappijen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die ertoe strekken of tot gevolg hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst;

- ii) misbruik van een machtspositie door een of meer luchtvaartmaatschappijen; of
 - iii) concentraties tussen luchtvaartmaatschappijen die de mededinging aanzienlijk zouden beperken, met name als gevolg van het in het leven roepen of versterken van een machtspositie;
- h) “geautomatiseerd boekingssysteem” (hierna “CRS” genoemd): een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat (met inbegrip van dienstregelingen, beschikbaarheid en tarieven) van meer dan één luchtvaartmaatschappij, met of zonder de mogelijkheid plaatsen te reserveren of tickets af te geven, voor zover alle of bepaalde diensten voor abonnees beschikbaar zijn, met inbegrip van wereldwijde distributiesystemen (Global Distribution Systems), voor zover die ook luchtvervoersproducten bevatten;
- i) “discriminatie”: een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging;
- j) “daadwerkelijke zeggenschap”: een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of samen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of onrechtstreeks een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:
- i) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;
 - ii) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de bedrijfsvoering van de onderneming;

- k) “vaststelling van de geschiktheid”: de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt in het kader van deze Overeenkomst luchtdiensten te exploiteren over voldoende financiële draagkracht en passende leidinggevende deskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren en bereid is de wet- en regelgeving en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- l) “volledige kosten”: de kosten van de verleende diensten, met inbegrip van eventuele passende bedragen voor de kapitaalkosten en de afschrijving van activa, alsmede de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie;
- m) “internationaal luchtvervoer”: luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
- n) “materiële transacties”: de levering van goederen en diensten in een volume dat gevolgen heeft voor de eerlijke en gelijke kansen van de partijen om te concurreren;
- o) “niet-geregelde dienst”: een luchtvervoersdienst die geen geregelde dienst is;
- p) “partij”: de Unie en de EU-lidstaten enerzijds, of een ASEAN-lidstaat, anderzijds;

- q) “partijen”:
- i) de Unie en de EU-lidstaten; en
 - ii) de ASEAN-lidstaten.
- r) “hoofdvestiging”: het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het land van een partij waar de belangrijkste financiële functies van en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;
- s) “geregelde luchtdiensten”: een reeks vluchten die allemaal alle volgende kenmerken bezitten:
- i) de vluchten doorkruisen het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
 - ii) de vluchten worden uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het vervoer van passagiers, bagage, post en/of vracht tegen betaling, op zodanige wijze dat elke vlucht door het publiek kan worden gebruikt;
 - iii) de vluchten worden uitgevoerd om het verkeer tussen dezelfde twee of meer plaatsen te verzorgen:
 - A) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
 - B) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen;

- t) “zelfafhandeling”: situatie waarbij een luchtvaartmaatschappij zichzelf rechtstreeks een of meer categorieën afhandelingsdiensten verleent en met derden geen enkel contract, hoe ook genaamd, dat de verlening van dergelijke diensten tot doel heeft, afsluit. Voor de toepassing van deze definitie worden luchtvaartmaatschappijen onderling niet als derden beschouwd als:
- i) de ene luchtvaartmaatschappij een meerderheidsbelang heeft in de andere, of
 - ii) eenzelfde entiteit in elk van beide een meerderheidsbelang heeft;
- u) “ernstige verstoring in de economie van een partij”: een uitzonderlijke, tijdelijke en ernstige crisis die de economie van een ASEAN-lidstaat of van een EU-lidstaat in haar geheel en niet een specifieke regio of economische sector raakt;
- v) “overheidsbedrijf”: een onderneming die betrokken is bij een commerciële activiteit, waarbij:
- i) een partij meer dan 50 % bezit van het geplaatste kapitaal van de onderneming of van de stemmen die verbonden zijn met de door de onderneming uitgegeven aandelen; of
 - ii) een partij direct of indirect beslissende invloed uitoefent of kan uitoefenen, krachtens haar financiële deelneming, de regels of praktijken inzake de werking van de onderneming of enige andere manier die een dergelijke beslissende invloed bepaalt. Van beslissende invloed van een partij is sprake wanneer de partij rechtstreeks of onrechtstreeks gerechtigd is meer dan de helft van de leden van het bestuur, het management of het toezichthoudend orgaan van de onderneming te benoemen;

- w) “landing voor andere dan verkeersdoeleinden”: een om een andere reden dan voor het aan boord nemen of afzetten van passagiers, bagage, lading en of post in het luchtvervoer gemaakte landing;
- x) “subsidie”: alle door de overheid of door een andere overheidsinstantie verleende financiële bijdragen, met inbegrip van:
- i) de directe overdracht van middelen, zoals toelagen, leningen of kapitaalbreng, de mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen, het overnemen van verplichtingen, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
 - ii) de derving of niet-inning van inkomsten die normaal gesproken de overheid toekomen;
 - iii) de levering van andere goederen en diensten dan algemene infrastructuur, of de inkoop van goederen of diensten; of
 - iv) de verrichting van betalingen aan een financieringsmechanisme of het feit dat een particuliere instantie wordt belast met of de uitvoering krijgt opgedragen van één of meer van de in punt 1, x), i), ii) en iii), van dit artikel vermelde functies die de overheid of een andere overheidsinstantie normaal gesproken zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen,

beperkt tot een entiteit of bedrijfstak, of een groep van entiteiten of bedrijfstakken, binnen de rechtsbevoegdheid van de subsidiërende autoriteit en waaruit deze luchtvaartmaatschappijen een voordeel putten. Met een financiële bijdrage van een overheid of een ander publiekrechtelijk lichaam wordt niet geacht een voordeel te zijn verleend indien een particuliere marktdeelnemer die zich uitsluitend door winstgevendheidsvooruitzichten laat leiden, in dezelfde situatie als het betrokken publiekrechtelijk lichaam, dezelfde financiële bijdrage had verstrekt;

- y) “tarief”: alle tarieven of kosten die luchtvaartmaatschappijen, met inbegrip van hun agenten, in rekening brengen voor het vervoer van passagiers, bagage en/of vracht (met uitzondering van post) in het luchtvervoer (met inbegrip van elke andere vervoerswijze die hiermee verband houdt), alsmede de voorwaarden voor de beschikbaarheid van die tarieven of kosten;
- z) “grondgebied”: voor de ASEAN-lidstaten, het landoppervlak, de binnenwateren, de archipelwateren, de territoriale zee, de zeebodem en de ondergrond daarvan, en het luchtruim daarboven; en voor de Unie, het landoppervlak, de binnenwateren en de territoriale zee waarop de EU-Verdragen van toepassing zijn, onder de in die Verdragen neergelegde voorwaarden, alsmede de zeebodem en de ondergrond daarvan, en het luchtruim daarboven; en
- aa) “gebruikersheffing”: een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchtvaarnavigatie- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, met inbegrip van aanverwante diensten en faciliteiten, of een geluidsheffing, met inbegrip van heffingen om lokale luchtkwaliteitsproblemen op of rond luchthavens aan te pakken. Voor alle duidelijkheid: regelingen om klimaatgerelateerde emissies van de internationale luchtvaart aan te pakken vallen niet onder deze definitie.

ARTIKEL 3

Verlening van rechten

Routeschema

1. Een ASEAN-lidstaat verleent luchtvaartmaatschappijen uit de Unie toestemming vluchten uit te voeren op de volgende routes:

alle punten in de Unie – alle tussenliggende punten – alle punten in die ASEAN-lidstaat – alle verder gelegen punten.

Voor de in de eerste alinea genoemde routes omvatten de begrippen tussenliggende punten en verder gelegen punten een of meer punten in andere ASEAN-lidstaten.

2. De Unie en haar lidstaten verlenen luchtvaartmaatschappijen uit een ASEAN-lidstaat toestemming vluchten uit te voeren op de volgende routes:

alle punten in die ASEAN-lidstaat – alle tussenliggende punten – alle punten in de Unie – alle verder gelegen punten.

Voor de in de eerste alinea genoemde routes omvat het begrip punten in de Unie een of meer punten in EU-lidstaten.

Verkeersrechten

3. De partijen verlenen elkaar de volgende rechten voor de exploitatie van internationaal luchtvervoer door hun respectieve luchtvaartmaatschappijen:
- a) het recht om over het grondgebied van de verlenende partij te vliegen zonder te landen;
 - b) het recht om op het grondgebied van de verlenende partij een tussenlanding te maken voor andere dan verkeersdoeleinden;
 - c) voor luchtvaartmaatschappijen van een ASEAN-lidstaat: het recht om internationaal luchtvervoer uit te voeren, door middel van geregelde en niet-geregelde passagiers-, vracht- en combinatiediensten, tussen alle punten in die ASEAN-lidstaat en alle punten in de Unie (verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid);
 - d) voor luchtvaartmaatschappijen van de Unie: het recht om internationaal luchtvervoer uit te voeren, door middel van geregelde en niet-geregelde passagiers-, vracht- en combinatiediensten, tussen alle punten in de Unie en alle punten in de ASEAN-lidstaten (verkeersrechten van de derde en vierde vrijheid);
 - e) het recht voor luchtvaartmaatschappijen van een ASEAN-lidstaat om internationaal luchtvervoer uit te voeren door middel van geregelde en niet-geregelde passagiers-, vracht- en combinatiediensten tussen alle punten in een EU-lidstaat en punten in een andere EU-lidstaat of punten in een derde land, als onderdeel van een dienst met vertrek of bestemming in die ASEAN-lidstaat (verkeersrechten van de vijfde vrijheid), onder voorbehoud van lid 4 van dit artikel;

- f) het recht voor luchtvaartmaatschappijen van de Unie om internationaal luchtvervoer uit te voeren door middel van geregelde en niet-geregelde passagiers-, vracht- en combinatiediensten tussen punten in een ASEAN-lidstaat en punten in een andere ASEAN-lidstaat of punten in een derde land, als onderdeel van een dienst met vertrek of bestemming in de Unie (verkeersrechten van de vijfde vrijheid), onder voorbehoud van lid 5 van dit artikel; en
 - g) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.
4. Wat passagiers- en combinatiediensten betreft, zijn de krachtens lid 3, punt e), van dit artikel verleende rechten voor elke ASEAN-lidstaat onderworpen aan alle volgende voorwaarden:
- a) Onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst mogen er in elke richting maximaal zeven (7) wekelijkse vluchten met vertrek of aankomst in elke EU-lidstaat worden uitgevoerd;
 - b) Na twee (2) jaar mogen er in elke richting maximaal zeven (7) extra wekelijkse vluchten met vertrek of aankomst in elke EU-lidstaat worden uitgevoerd; en
 - c) De vluchten die overeenkomstig lid 4, punt b), van dit artikel worden uitgevoerd, mogen geen routes bedienen tussen een EU-lidstaat en een derde land die reeds door een luchtvaartmaatschappij van de Unie worden bediend. Voor de toepassing van dit lid wordt een route geacht reeds door een luchtvaartmaatschappij van de Unie te worden bediend als die maatschappij op die route geregelde diensten aanbiedt, met haar eigen luchtvaartuigen, met luchtvaartuigen die met of zonder bemanning worden geleased, of, in het geval van non-stopdiensten, door middel van codesharing.

5. Wat passagiers- en combinatiediensten betreft, zijn de krachtens lid 3, punt f), van dit artikel verleende rechten voor elke EU-lidstaat onderworpen aan alle volgende voorwaarden:

- a) Onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst mogen er in elke richting maximaal zeven (7) wekelijkse vluchten met vertrek of aankomst in elke ASEAN-lidstaat worden uitgevoerd;
- b) Na twee jaar mogen er in elke richting maximaal zeven (7) extra wekelijkse vluchten met vertrek of aankomst in elke ASEAN-lidstaat worden uitgevoerd; en
- c) De vluchten die overeenkomstig lid 5, punt b), van dit artikel worden uitgevoerd, mogen geen routes bedienen tussen een ASEAN-lidstaat en een derde land die reeds door een luchtvaartmaatschappij uit die ASEAN-lidstaat worden bediend. Voor de toepassing van dit lid wordt een route geacht reeds door een luchtvaartmaatschappij uit een ASEAN-lidstaat te worden bediend als die maatschappij op die route geregelde diensten aanbiedt met haar eigen luchtvaartuigen, met luchtvaartuigen die met of zonder bemanning worden geleased, of, in het geval van non-stopdiensten, door middel van codesharing.

Operationele flexibiliteit

6. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze op de in leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde routes:

- a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;

- c) tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de partijen bedienen, in om het even welke combinatie en volgorde, volgens de bepalingen van lid 3 van dit artikel;
 - d) landingen op een punt of punten overslaan;
 - e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van hun luchtvaartuigen naar een ander (“change of gauge”);
 - f) vluchten verrichten met een tussenlanding op willekeurige punten binnen of buiten het grondgebied van elk van beide partijen;
 - g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;
 - h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer, en
 - i) met dezelfde vlucht meer dan één punt bedienen binnen eenzelfde EU-lidstaat of ASEAN-lidstaat (coterminalisering).
7. De operationele flexibiliteit waarin lid 6 van dit artikel voorziet, mag worden uitgeoefend zonder richtings- of geografische beperking, op voorwaarde dat:
- a) de diensten van luchtvaartmaatschappijen van een ASEAN-lidstaat een punt in die ASEAN-lidstaat bedienen; en
 - b) de diensten van luchtvaartmaatschappijen van de Unie een punt in de Unie bedienen.

8. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van de partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten, de routes, de herkomst en bestemming van het verkeer of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve op niet-discriminerende wijze om redenen die verband houden met douane, techniek, exploitatie, veiligheid van het luchtverkeersbeheer, milieu of volksgezondheid, of tenzij anders bepaald in deze Overeenkomst.

9. Niets in deze Overeenkomst verleent de volgende rechten:

- a) wat de ASEAN-lidstaten betreft, het recht voor hun luchtvaartmaatschappijen om op het grondgebied van een EU-lidstaat tegen betaling passagiers, bagage, goederen en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die zelfde EU-lidstaat; en
- b) wat de Unie betreft, het recht voor haar luchtvaartmaatschappijen om op het grondgebied van een ASEAN-lidstaat tegen betaling passagiers, bagage, goederen en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van diezelfde ASEAN-lidstaat.

ARTIKEL 4

Exploitatievergunningen en technische machtigingen

1. Na de ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij, verleent een partij zo spoedig mogelijk de exploitatievergunningen en passende technische machtigingen, voor zover alle volgende voorwaarden vervuld zijn:
 - a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij van een ASEAN-lidstaat:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij bevindt zich in die ASEAN-lidstaat en de maatschappij is houder van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van diezelfde ASEAN-lidstaat;
 - ii) de ASEAN-lidstaat die het Air Operator Certificate heeft afgegeven, houdt daadwerkelijk regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit is duidelijk vermeld; en
 - iii) de luchtvaartmaatschappij is rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom van en wordt feitelijk gecontroleerd door die ASEAN-lidstaat en/of zijn onderdanen;
 - b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij van de Unie:
 - i) de luchtvaartmaatschappij is gevestigd op het grondgebied van de Unie en is houder van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Unie;

- ii) de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate houdt daadwerkelijk regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit is duidelijk vermeld; en
 - iii) de luchtvaartmaatschappij is rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom van een of meer EU-lidstaten, andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, Zwitserland en/of onderdanen van die staten, en zij oefenen daadwerkelijk zeggenschap uit over de luchtvaartmaatschappij;
- c) er is voldaan aan de artikelen 15 en 16; en
- d) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt.
2. Voor de toepassing van dit artikel en van artikel 5 kan als volgt bewijs worden geleverd van daadwerkelijk regelgevend toezicht:
- a) de betrokken luchtvaartmaatschappij bezit een geldige, door de bevoegde autoriteit van de betrokken partij afgegeven exploitatievergunning of vergunning die voldoet aan de criteria van die partij die de exploitatievergunning of vergunning voor de exploitatie van internationale luchtdiensten afgeeft; en
 - b) die partij beschikt voor die luchtvaartmaatschappij over luchtvaartveiligheids- en -beveiligingsprogramma's die voldoen aan de ICAO-normen en legt die programma's daadwerkelijk ten uitvoer.
3. Wanneer een partij exploitatievergunningen en technische machtigingen afgeeft, behandelt zij alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij op niet-discriminerende wijze.

4. Als een partij een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangt van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij, erkent zij de door die andere partij gedane vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en/of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof die vaststellingen door haar eigen bevoegde autoriteiten zijn gedaan, en voert zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve in de gevallen als bedoeld in artikel 5, lid 2. Teneinde elke twijfel uit te sluiten, wordt benadrukt dat deze alinea geen betrekking heeft op de erkenning van vaststellingen in verband met veiligheidscertificaten of -vergunningen, beveiligingsregelingen of de verzekeringsdekking.

ARTIKEL 5

Weigering, intrekking, opschorting, onderwerping aan voorwaarden, of beperking van exploitatievergunningen of technische machtigingen

1. Een partij mag de exploitatievergunningen of technische machtigingen van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij weigeren, intrekken, schorsen, aan voorwaarden onderwerpen of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van die andere partij anderszins weigeren, schorsen, aan voorwaarden onderwerpen of beperken als:

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij van een ASEAN-lidstaat:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in een ASEAN-lidstaat bevindt of de maatschappij geen geldige exploitatievergunning bezit overeenkomstig de wetgeving van diezelfde ASEAN-lidstaat; of
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de ASEAN-lidstaat die het Air Operator Certificate heeft afgegeven, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is vermeld; of

- iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang geen eigendom is van en niet feitelijk wordt gecontroleerd door die ASEAN-lidstaat en/of zijn onderdanen;
 - b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij van de Unie:
 - i) de luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van de Unie is gevestigd of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Unie; of
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is vermeld; of
 - iii) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van een of meer EU-lidstaten, andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, Zwitserland en/of onderdanen van die staten, en zij geen daadwerkelijke zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij; of
 - c) de luchtvaartmaatschappij zich niet heeft gehouden aan de in artikel 7 vermelde wet- en regelgeving.
2. Als een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een luchtvaartmaatschappij van een andere partij zich in één van de in lid 1 van dit artikel genoemde situaties bevindt, kan zij de andere partij verzoeken overleg te plegen.

3. Dat overleg gaat zo spoedig mogelijk van start en uiterlijk dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek om overleg. Indien niet binnen dertig (30) dagen of een overeengekomen termijn na de begindatum van dat overleg een bevredigend akkoord wordt bereikt of wordt nagelaten de overeengekomen corrigerende maatregelen te nemen, is dat een reden voor de partij die om het overleg heeft verzocht om maatregelen te nemen om de exploitatievergunning of technische machtigingen van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen te beperken of de activiteiten van de betrokken maatschappij anderszins te weigeren, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken teneinde de naleving van de artikelen 4 en 7 te waarborgen.
4. Onverminderd lid 3 van dit artikel, kan een partij in het geval als bedoeld in lid 1, punt c), van dit artikel in noodgevallen of om verdere inbreuken te voorkomen onmiddellijke of dringende maatregelen nemen. Teneinde elke twijfel uit te sluiten, kan er slechts sprake zijn van verdere inbreuken als over de vermeende inbreuk voordien reeds overleg is gepleegd tussen de bevoegde autoriteiten van de betrokken partijen.
5. Dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van een partij om de exploitatievergunning of technische machtiging van luchtvaartmaatschappij(en) van een andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, of om de activiteiten van luchtvaartmaatschappij(en) van een andere partij anderszins te weigeren, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, overeenkomstig artikel 8, 15, 16 of 25.

ARTIKEL 6

Liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten

De partijen erkennen de potentiële baten van de geleidelijke liberalisering van de eigendom van en zeggenschap over hun respectieve luchtvaartmaatschappijen. De partijen kunnen binnen het Gemengd Comité als bedoeld in artikel 23 te gepasten tijde de opportuniteiten van een wederzijdse liberalisering van de eigendom van en zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen bekijken. Het Gemengd Comité kan vervolgens wijzigingen van deze Overeenkomst voorstellen overeenkomstig artikel 23, lid 4, punt f), en artikel 28.

ARTIKEL 7

Naleving van wetten en regels

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van een andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij zich houden aan de wetten en regels inzake binnenkomst op en vertrek uit het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren en inzake de exploitatie van luchtvaartuigen.
2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een andere partij moeten de wetten en voorschriften met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanningen, bagage, goederen en/of post aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen, bagage, goederen en post, van de luchtvaartmaatschappijen van een partij worden nageleefd.

3. Elke partij staat op zijn grondgebied toe dat de luchtvaartmaatschappijen van een andere partij maatregelen nemen om te garanderen dat alleen personen worden vervoerd die beschikken over de vereiste reisdocumenten voor binnenkomst op hun grondgebied of voor transit via het grondgebied van die andere partij.

ARTIKEL 8

Eerlijke mededinging

1. De partijen komen overeen gezamenlijk te streven naar een eerlijk en concurrerend klimaat waarin de luchtvaartmaatschappijen van de partijen eerlijke en gelijke kansen hebben om te concurreren bij het aanbieden van luchtvervoersdiensten.
2. De partijen komen, ter verwezenlijking van de in lid 1 van dit artikel genoemde doelstelling overeen:
 - a) mededingingsrecht vast te stellen en te handhaven;
 - b) een functioneel onafhankelijke mededingingsautoriteit op te richten of in stand te houden die over alle nodige bevoegdheden en middelen beschikt om het mededingingsrecht van een partij daadwerkelijk te handhaven. De besluiten van de mededingingsautoriteit zijn vatbaar voor beroep en toetsing door een rechterlijke instantie van die partij;
 - c) binnen hun respectieve rechtsgebieden een einde te maken aan alle vormen van discriminatie of oneerlijke praktijken die een negatieve impact zouden hebben op de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van een andere partij om te concurreren bij het verlenen van luchtvervoersdiensten. Teneinde elke twijfel weg te nemen, mag geen enkele bepaling van lid 2, punt c), van dit artikel de in artikel 2, lid 1, punt g), beschreven gedragingen omvatten; en

- d) geen subsidie te verlenen of in stand te houden ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen als die subsidie nadelige gevolgen zou hebben voor de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van een andere partij om te concurreren bij het verlenen van luchtvervoerdiensten.
3. In afwijking van lid 2, punt d), van dit artikel mag het volgende worden verleend:
- a) steun voor insolvable of noodlijdende luchtvaartmaatschappijen, op voorwaarde dat:
 - i) die steun wordt gekoppeld aan een geloofwaardig herstructureringsplan op basis van realistische aannames teneinde het herstel van de levensvatbaarheid van de noodlijdende luchtvaartmaatschappij binnen een redelijke termijn te waarborgen; en
 - ii) de betrokken luchtvaartmaatschappijen, hun investeerders of aandeelhouders zelf een aanzienlijk deel van de herstructureringskosten dragen;
 - b) tijdelijke liquiditeitssteun aan een noodlijdende luchtvaartmaatschappij in de vorm van leningen of leninggaranties voor zover het bedrag daarvan niet hoger ligt dan het bedrag dat nodig is om ervoor te zorgen dat de betrokken maatschappij haar activiteiten kan voortzetten gedurende de tijd die nodig is om een herstructurerings- of liquiditeitsplan op te stellen;
 - c) voor zover zij beperkt blijven tot de minimumbedragen die nodig zijn om hun doelstelling te bereiken en hun impact op het aanbieden van luchtvervoersdiensten tussen de partijen tot een minimum wordt beperkt:
 - i) subsidies tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen;

- ii) subsidies om een ernstige verstoring in de economie van een van de partijen op te heffen;
 - iii) subsidies voor luchtvaartmaatschappijen die belast zijn met duidelijk omschreven openbaredienstverplichtingen die noodzakelijk zijn om tegemoet te komen aan vervoersbehoeften van de bevolking die niet alleen door de markt kunnen worden opgevangen, voor zover die subsidies beperkt blijven tot een redelijke compensatie voor de levering van de betrokken luchtvervoerdiensten; en
 - iv) subsidies die voor alle luchtvaartmaatschappijen beschikbaar zijn en die de jure of de facto niet tot bepaalde luchtvaartmaatschappijen zijn beperkt.
4. De partijen zien erop toe dat al hun luchtvaartmaatschappijen die op grond van deze Overeenkomst luchtvervoerdiensten aanbieden minstens jaarlijks een financieel verslag en begeleidende financiële staten publiceren, of anderszins op verzoek opstellen en ter beschikking stellen, en dat deze worden onderworpen aan een onafhankelijke audit overeenkomstig de internationaal erkende normen inzake boekhouding en financiële bedrijfsinformatie. Subsidies worden in die financiële verslagen afzonderlijk vermeld.
5. Specifiek voor luchtvervoer ziet elke partij erop toe dat materiële transacties tussen haar luchtvaartmaatschappijen en staatsbedrijven van die partij (ongeacht in welke vorm) die goederen en diensten aanbieden, plaatsvinden op basis van commerciële voorwaarden die gelijkwaardig zijn aan die welke bij zakelijke objectieve transacties van toepassing zijn.
6. Elke partij verstrekt, op verzoek van een andere partij, die andere partij binnen dertig (30) dagen of binnen een overeengekomen termijn de relevante informatie die redelijkerwijs kan worden gevraagd om erop toe te zien dat dit artikel wordt nageleefd. Het kan onder meer gaan om aanvullende informatie met betrekking tot subsidies en de in de leden 4 en 5 van dit artikel vermelde elementen. Op verzoek wordt die informatie vertrouwelijk behandeld door de partij die de informatie ontvangt.

7. Indien een of meer partijen (voor de toepassing van dit artikel gezamenlijk “de initiatiefnemer” genoemd) van mening zijn dat de eerlijke en gelijke mededingingskansen van hun luchtvaartmaatschappijen nadelig worden beïnvloed door:

- a) discriminatie of oneerlijke praktijken die op grond van lid 2, punt c), van dit artikel zijn verboden;
- b) een op grond van lid 2, punt d), van dit artikel verboden subsidie, anders dan genoemd in lid 3 van dit artikel; of
- c) het niet verstrekken van de op grond van lid 6 van dit artikel gevraagde informatie,

mogen zij handelen overeenkomstig de leden 8, 9 en 10 van dit artikel.

8. De initiatiefnemer dient een schriftelijk verzoek om overleg in bij de betrokken partij(en) (voor de toepassing van dit artikel gezamenlijk “de antwoordende partij” genoemd). Tenzij anders overeengekomen door de genoemde partijen, start het overleg binnen een termijn van dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van dat verzoek.

9. Als de initiatiefnemer en de antwoordende partij binnen zestig (60) dagen na ontvangst van het verzoek om overleg geen overeenstemming bereiken over de kwestie, kan de initiatiefnemer maatregelen nemen tegen alle of een deel van de luchtvaartmaatschappijen van de antwoordende partij die zich schuldig hebben gemaakt aan het betwiste gedrag of die voordeel hebben gehaald uit de discriminatie, oneerlijke praktijken of subsidies in kwestie.

10. De op grond van lid 9 van dit artikel genomen maatregelen zijn passend, proportioneel en in omvang en looptijd beperkt tot hetgeen strikt noodzakelijk is om de schade voor de luchtvaartmaatschappijen van de initiatiefnemer te beperken en het ongeoorloofde voordeel voor de luchtvaartmaatschappijen van de antwoordende partij, weg te werken.

11. Wanneer kwesties die onder dit artikel vallen, worden verwezen naar de geschillenbeslechtsprocedure van artikel 25:

- a) kan het geschil, niettegenstaande artikel 25, leden 2 en 3, onmiddellijk ter beslechting aan een persoon of orgaan worden voorgelegd of aan arbitrage worden onderworpen; en
- b) worden de in artikel 25, leden 10, 11 en 12, vermelde termijnen gehalveerd.

12. Niets in deze Overeenkomst kan de autoriteit en de rechten van de bevoegde concurrentieautoriteiten en de rechtbanken van de partijen om de besluiten van die autoriteiten te toetsen, beïnvloeden, beperken of schaden. Alle maatregelen van een initiatiefnemer uit hoofde van lid 9 van dit artikel laten eventuele maatregelen van deze autoriteiten en rechtbanken, met inbegrip van de rechtbanken van de initiatiefnemer, derhalve onverlet. De acties en maatregelen van de mededingingsautoriteiten van de partijen en de rechterlijke instanties die de besluiten van die autoriteiten toetsen, worden uitgesloten van het in artikel 25 vastgestelde geschillenbeslechtsmechanisme.

ARTIKEL 9

Bedrijfsvoering

1. De partijen zijn het erover eens dat de voordelen van deze Overeenkomst niet kunnen worden verwezenlijkt wanneer hun luchtvaartmaatschappijen worden gehinderd in hun bedrijfsvoering. De partijen komen overeen samen te werken bij het wegnemen van belemmeringen die een obstakel kunnen vormen voor de commerciële activiteiten, die concurrentievervalsingen kunnen veroorzaken of die een gelijk speelveld in de weg kunnen staan.
2. Het Gemengd Comité houdt toezicht op de vooruitgang die wordt geboekt bij de aanpak van de belemmeringen voor de bedrijfsvoering van luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

ARTIKEL 10

Commercieel luchtvervoer

1. De partijen verlenen elkaar de in de leden 2 tot en met 17 van dit artikel bedoelde rechten. Van luchtvaartmaatschappijen van de partijen wordt niet verlangd dat zij door de toepassing van dit artikel een lokale partner behouden.

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

2. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen vrij kantoren en faciliteiten vestigen op het grondgebied van een andere partij, als dat nodig is om in het kader van deze Overeenkomst diensten te verlenen en voor zover praktisch uitvoerbaar en zonder discriminatie.
3. Onverminderd de veiligheids- en beveiligingsvoorschriften, kunnen dergelijke faciliteiten op een luchthaven worden onderworpen aan beperkingen op grond van de beschikbare ruimte.

4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoop-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van een andere partij binnen te brengen, te laten verblijven en te laten werken, overeenkomstig de wetten en regels van die andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk. De partijen zorgen voor een snelle toekenning van werkvergunningen voor het personeel dat in dienst is bij de in dit artikel bedoelde kantoren, inclusief het personeel dat tijdelijke taken uitvoert, onverminderd de relevante geldende wetten en regels.

Grondafhandeling

5. a) Onverminderd lid 5, punt b), van dit artikel, hebben de luchtvaartmaatschappijen van elke partij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van een andere partij het recht:
- i) zelfafhandeling te verrichten; of
 - ii) een keuze te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, overeenkomstig de wet- en regelgeving van de betrokken partij.
- b) Lid 5, punt a), van dit artikel is onderworpen aan overwegingen in verband met veiligheid, beveiliging en fysieke of operationele beperkingen. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling wordt beperkt, verhinderd of uitgesloten en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, ziet de desbetreffende partij erop toe dat deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen, en dat de prijzen van die diensten worden vastgesteld in overeenstemming met relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

Toewijzing van slots op luchthavens

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

Operationele plannen, programma's en dienstregelingen

7. Een partij mag uitsluitend voor informatiedoeleinden verlangen dat operationele plannen, programma's of dienstregelingen van krachtens deze Overeenkomst geëxploiteerde diensten worden meegedeeld aan haar bevoegde autoriteiten. Als een partij een dergelijke kennisgeving verlangt, beperkt zij de administratieve last van die kennisgevingsvereisten en -procedures voor tussenpersonen en luchtvaartmaatschappijen van een andere partij tot een minimum.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen

8. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen op het grondgebied van een andere partij luchtvervoers- en aanverwante diensten verkopen, zowel van henzelf als van andere luchtvaartmaatschappijen. Een luchtvaartmaatschappij kan dit, naar eigen inzicht rechtstreeks en/of via verkoopagenten, andere tussenpersonen, online of via een ander beschikbaar kanaal doen. De aan- en verkoop van dergelijke vervoers- en aanverwante diensten is toegestaan in de munteenheid van het grondgebied van de aan- of verkoop of in vrij converteerbare valuta.
9. Het staat luchtvaartmaatschappijen van elke partij vrij plaatselijke uitgaven, met inbegrip van de aankoop van brandstof op het grondgebied van een andere partij, te betalen in lokale valuta of in converteerbare valuta tegen de geldende wisselkoers.

10. a) De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, lokale inkomsten om te wisselen in om het even welke vrij converteerbare munteenheid en die inkomsten vanuit het grondgebied van een andere partij over te maken naar het land van hun keuze. De omwisseling en overmaking moeten onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop worden toegestaan tegen de officiële wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum waarop een luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient, en worden aan geen enkele heffing onderworpen, met uitzondering van de heffingen die de banken normaal voor dergelijke omwisselingen en overmakingen in rekening brengen.
- b) In uitzonderlijke omstandigheden, wanneer kapitaalbewegingen en betalingen, met inbegrip van overmakingen, ernstige moeilijkheden veroorzaken of dreigen te veroorzaken voor de economie van een partij, kan die partij maatregelen nemen die de in lid 10, punt a), van dit artikel bedoelde rechten beperken, mits die maatregelen tijdelijk en strikt noodzakelijk zijn om die moeilijkheden aan te pakken. Die maatregelen mogen geen middel zijn om luchtvaartmaatschappijen van de andere partijen willekeurig of ongerechtvaardigd te discrimineren ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen uit andere landen.

Samenwerkingsregelingen op het gebied van marketing

11. Bij het exploiteren of aanbieden van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst mogen luchtvaartmaatschappijen van elke partij coöperatieve marketingregelingen, zoals overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit of codesharingregelingen, sluiten met:

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen;
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en

c) alle aanbieders van oppervlaktevervoer (over land of zee) in een willekeurig land,

voor zover i) de exploiterende luchtvaartmaatschappij houder is van de passende verkeersrechten, ii) de luchtvaartmaatschappij waarmee de marketingregeling wordt gesloten houder is van de passende rechten met betrekking tot de onderliggende route en iii) de regeling voldoet aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke overeenkomsten van toepassing zijn.

12. Bij het exploiteren of aanbieden van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst, overeenkomstig artikel A, mogen de luchtvaartmaatschappijen van elke partij coöperatieve marketingregelingen, zoals overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit of codesharingregelingen, sluiten met een luchtvaartmaatschappij die binnenlandse diensten exploiteert, voor zover:

- a) de binnenlandse dienst deel uitmaakt van een internationale reis; en
- b) die regelingen voldoen aan de eisen die gewoonlijk op dergelijke regelingen van toepassing zijn.

Als de exploiterende luchtvaartmaatschappij van de binnenlandse dienst een maatschappij van de Unie is, betekent het begrip "binnenlandse dienst" een route binnen het grondgebied van een EU-lidstaat; en, als de exploiterende luchtvaartmaatschappij van de binnenlandse dienst een luchtvaartmaatschappij van een ASEAN-lidstaat is, een route op het grondgebied van die ASEAN-lidstaat.

13. Wanneer passagiersvervoer met coöperatieve marketingregelingen wordt verkocht, moet in het verkooppunt of in elk geval bij de check-in of, indien geen check-in vereist is voor een aansluitende vlucht, alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerders de verschillende delen van de dienst zullen uitvoeren.

Intermodale diensten

14. Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam vervoer van passagiers op de grond aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer.
15. Niettegenstaande enige andere bepaling van deze Overeenkomst is het luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van elke partij zonder beperking toegestaan om in verband met internationaal luchtvervoer gebruik te maken van alle oppervlaktevervoer voor vracht van en naar willekeurige punten op de grondgebieden van de partijen of in derde landen, met inbegrip van vervoer naar en van alle luchthavens met douanefaciliteiten, en inclusief, indien van toepassing, het recht op douanevervoer van vracht in het kader van de geldende wetten en voorschriften. Deze vracht heeft, ongeacht of het oppervlaktevervoer dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Een luchtvaartmaatschappij kan ervoor kiezen haar oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mag bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die oppervlaktevervoer aanbieden en op indirecte aanbieders van luchtvrachtvervoer. Dergelijke intermodale vrachtvervoersdiensten kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, voor zover de expediteurs correcte feitelijke informatie krijgen over dat vervoer.

Leasing

16. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen in het kader van deze Overeenkomst luchtvervoersdiensten verlenen met:
- a) een door een verhuurder geleased vliegtuig zonder bemanning;

- b) een van luchtvaartmaatschappijen van dezelfde partij als de luchtvaartmaatschappij van de huurder geleased vliegtuig met bemanning; of
- c) een door een luchtvaartmaatschappij uit een ander land dan dat van de luchtvaartmaatschappij van de huurder geleased vliegtuig met bemanning, op voorwaarde dat leasing gerechtvaardigd is op grond van uitzonderlijke behoeften, seizoensgebonden capaciteitsbehoeften of operationele problemen van de huurder en dat de leasing niet langer duurt dan strikt noodzakelijk is om die behoeften te vervullen of die problemen op te lossen.

17. De betrokken partijen kunnen verlangen dat de leasingovereenkomsten door hun bevoegde autoriteiten worden goedgekeurd teneinde na te gaan of de voorwaarden van lid 16 en de toepasselijke veiligheids- en beveiligingseisen worden nageleefd. Als een partij een dergelijke goedkeuring verlangt, zorgt zij echter voor een vlot verloop van de goedkeuringsprocedures en beperkt zij de administratieve last van die procedures voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen tot een minimum. Teneinde elke twijfel uit te sluiten, weze eraan herinnerd dat lid 16 geen afbreuk doet aan de wetten en regels van de partij inzake de leasing van vliegtuigen door maatschappijen van die partij.

ARTIKEL 11

Douanerechten en andere taksen

1. Bij aankomst op het grondgebied van een andere partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van een partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief voedsel, drank, alcoholische 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, voor zover zij aan boord van het luchtvaartuig blijven, op basis van wederkerigheid en voor zover de binnenlandse wetten en regels van de partijen dit toestaan, vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen, inspectievergoedingen, belasting over de toegevoegde waarde of andere vergelijkbare indirecte belastingen en soortgelijke vergoedingen en rechten die:

- a) worden opgelegd door de bevoegde autoriteiten van die andere partij; en
- b) niet gebaseerd zijn op de kosten van de verleende dienst.

Om twijfel uit te sluiten, worden luchtvaartuigen en andere goederen als bedoeld in dit lid beschouwd als roerende goederen en doet niets in dit artikel afbreuk aan de geldigheid en toepassing van artikel 24 van het Verdrag van Chicago.

2. Voor zover de respectieve binnenlandse wetten en regels van de partijen dit toelaten, wordt, op basis van wederkerigheid, ook vrijstelling verleend van de belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, voor:
- a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een andere partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
 - b) grondapparatuur en reserveonderdelen (met inbegrip van motoren) die op het grondgebied van een andere partij worden ingevoerd voor het onderhoud of de reparatie van voor internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van een partij, zelfs als die apparatuur en reserveonderdelen bestemd zijn voor het deel van de reis dat over het genoemde grondgebied wordt afgelegd;
 - c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een andere partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een partij, zelfs als die voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied; en
 - d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van een andere partij, dat op het grondgebied van die andere partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een partij, zelfs als dat gedrukt materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied.

3. Met betrekking tot de in dit artikel bedoelde vrijstellingen behandelen de partijen de luchtvaartmaatschappijen van een andere partij niet minder gunstig dan hun eigen luchtvaartmaatschappijen of dan luchtvaartmaatschappijen van een derde land, als dat gunstiger is.
4. Niets in deze Overeenkomst verhindert een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij van een andere partij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.
5. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig, alsook de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde benodigdheden, voorraden en reserveonderdelen die normaal aan boord van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een partij worden meegenomen, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die partij worden uitgeladen; bovendien kan worden vereist dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven tot ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.
6. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van een partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van een 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 die andere partij.
7. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten 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.

8. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van belastingen, douaneheffingen, vergoedingen en andere vergelijkbare heffingen die niet op de prijs van de dienstverlening zijn gebaseerd.
9. De verplichting mag worden opgelegd om de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.
10. De bepalingen van de tussen EU-lidstaten en ASEAN-lidstaten gesloten overeenkomsten inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

ARTIKEL 12

Gebruikersheffingen

1. Elke partij ziet erop toe dat de door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen voor het gebruik van luchtvaartnavigatie en luchtverkeersleiding aan luchtvaartmaatschappijen van de andere partij opgelegde gebruikersheffingen kostengerelateerd en niet-discriminerend zijn en worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die elke andere luchtvaartmaatschappij in vergelijkbare omstandigheden kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

2. Met uitzondering van de heffingen die worden opgelegd voor de in artikel 10, lid 5, beschreven diensten, ziet elke partij erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan luchtvaartmaatschappijen van een andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende faciliteiten en diensten, niet ongerechtvaardigd discriminerend zijn en billijk worden verdeeld over de verschillende categorieën gebruikers. De heffingen mogen niet hoger liggen dan de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthaven- en luchtvaartbeveiligingsvoorzieningen en -diensten op die luchthaven of op de luchthavens waarop een gemeenschappelijke heffingsregeling van toepassing is. Deze heffingen mogen echter een redelijk rendement op kapitaal omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In elk geval worden die gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere partij opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die elke andere luchtvaartmaatschappij in vergelijkbare omstandigheden kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

3. Elke partij eist dat haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen de luchtvaartmaatschappijen die gebruik maken van de diensten en installaties raadplegen en met die maatschappijen de informatie uitwisselen die nodig is om op accurate wijze te kunnen beoordelen of de gebruikersheffingen redelijk zijn, overeenkomstig de beginselen van leden 1 en 2 van dit artikel. Elke partij ziet erop toe dat haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen de luchtvaartmaatschappijen binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, zodat zij hun standpunten en opmerkingen kunnen meedelen alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de partijen hun tarieven vrij vaststellen.
2. Elke partij mag op niet-discriminerende basis eisen dat de luchtvaartmaatschappijen van de partijen hun bevoegde autoriteiten, op vereenvoudigde wijze en uitsluitend ter informatie, in kennis stellen van de passagiers- en vrachttarieven van diensten die vanop haar grondgebied vertrekken. Die kennisgeving mag ten vroegste van de luchtvaartmaatschappijen worden verlangd op het ogenblik dat een tarief voor het eerst wordt aangeboden.

ARTIKEL 14

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partijen de beschikbare statistieken over het luchtvervoer in het kader van deze Overeenkomst, voor zover redelijkerwijs vereist, met inachtneming van de respectieve wet- en regelgeving van de partijen en op niet-discriminerende basis.
2. De partijen werken samen om de onderlinge uitwisseling van statistische informatie te faciliteren met het oog op de monitoring van de ontwikkeling van het luchtvervoer in het kader van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 15

Veiligheid van de luchtvaart

1. De partijen bevestigen opnieuw het belang van nauwe samenwerking op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart. In dat verband komen de partijen overeen waar nodig verdere samenwerking aan te gaan, met name inzake het faciliteren van de uitwisseling van veiligheidsinformatie, de mogelijke deelname aan elkaars toezichtactiviteiten of de uitvoering van gezamenlijke toezichtactiviteiten, alsmede de ontwikkeling van gezamenlijke projecten en initiatieven, ook met landen die geen partij zijn bij deze Overeenkomst.
2. Bewijzen van luchtwaardigheid, bevoegdheidsbewijzen en vergunningen die door een partij zijn afgegeven of geldig verklaard en die nog steeds van kracht zijn, worden door een andere partij en haar bevoegde autoriteiten erkend als geldig voor de exploitatie van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst, mits die bewijzen of vergunningen zijn afgegeven of geldig zijn verklaard op grond van en in overeenstemming met, ten minste, de relevante internationale normen die in het kader van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld.
3. Elke partij kan op elk ogenblik verzoeken om overleg over de door een andere partij gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen in verband met luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dit overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

4. Als de verzoekende partij na het in lid 3 van dit artikel bedoelde overleg tot de bevinding komt dat de door de andere partij op de in lid 3 van dit artikel bedoelde gebieden daadwerkelijk toegepaste en gehandhaafde veiligheidsnormen niet ten minste gelijkwaardig zijn aan de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen, wordt die andere partij in kennis gesteld van die bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Als die andere partij nalaat binnen vijftien (15) dagen na de datum van ontvangst van die kennisgeving of een overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen te nemen, is dit voor de in lid 3 van dit artikel bedoelde verzoekende partij een reden om de exploitatievergunningen of technische machtigingen van een luchtvaartmaatschappij die onder het veiligheidstoezicht van die andere partij staat, te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, of om de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die onder het veiligheidstoezicht van die andere partij staat, anderszins te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken.

5. Alle luchtvaartuigen die door of namens een luchtvaartmaatschappij van een partij worden geëxploiteerd, mogen door de bevoegde autoriteiten van een andere partij worden onderzocht wanneer zij zich op het grondgebied van die partij bevinden (platforminspectie), teneinde de geldigheid van de relevante documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de zichtbare staat van het luchtvaartuig en zijn apparatuur te controleren, voor zover een dergelijke controle geen onredelijke vertraging in de exploitatie van het luchtvaartuig veroorzaakt.

6. Als een partij, na het verrichten van een platforminspectie, vaststelt dat een luchtvaartuig of de exploitatie van een luchtvaartuig niet aan de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde minimumnormen beantwoordt, of dat de krachtens het Verdrag van Chicago vastgestelde veiligheidsnormen niet doeltreffend genoeg worden gehandhaafd en toegepast, of als zij geen toegang krijgt om een platforminspectie te verrichten, stelt zij de luchtvaartautoriteiten van de partij die belast zijn met het veiligheidstoezicht op de luchtvaartmaatschappij die het betrokken luchtvaartuig exploiteert in kennis van die bevindingen en van de stappen die nodig worden geacht om aan deze minimumnormen te voldoen. Als een partij nalaat binnen vijftien (15) dagen na de datum van ontvangst van die kennisgeving of een overeengekomen termijn passende corrigerende maatregelen te nemen, is dit voor de eerste partij een reden om de exploitatievergunningen of technische machtigingen van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert, te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, dan wel om de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij die het luchtvaartuig exploiteert, te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken.

7. Elke partij heeft het recht onmiddellijk maatregelen te treffen, waaronder het recht om exploitatievergunningen of technische machtigingen van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij in te trekken, te schorsen of te beperken, of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij anderszins te schorsen of te beperken, indien zij concludeert dat dit noodzakelijk is vanwege een onmiddellijke bedreiging van de luchtvaartveiligheid. De partij die dergelijke maatregelen neemt, stelt de andere partij daar onverwijld van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

8. Alle overeenkomstig lid 4, 6 of 7 van dit artikel door een partij genomen maatregelen worden stopgezet zodra de aanleiding voor het nemen van die maatregelen is weggevallen.

ARTIKEL 16

Beveiliging van de luchtvaart

1. Beide partijen bevestigen dat hun verplichtingen tegenover elkaar ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten, met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, 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 de partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe de partijen zijn toegetreden.
2. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om iedere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart het hoofd te bieden, waaronder het voorkomen van wederrechtelijk de macht verwerven over burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere dreigingen tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart.
3. De partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen overeenkomstig de ICAO-normen voor de beveiliging van de luchtvaart. Zij eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, inclusief screening van passagiers en hun handbagage, screening van ruimbagage, screening en beveiligingscontroles van andere personen dan passagiers, daaronder begrepen bemanningsleden, en de voorwerpen die zij bij zich dragen, screening en beveiligingscontroles van goederen, post, boordbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden en controles van de toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Die maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart. Elke partij stemt ermee in dat veiligheidsvoorschriften van een andere partij inzake binnenkomst op en vertrek uit het grondgebied door luchtvaartuigen in acht moeten worden genomen.

5. Met volle achting en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit kan een partij beveiligingsmaatregelen treffen met betrekking tot de binnenkomst op zijn grondgebied, alsook noodmaatregelen om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging van de beveiliging; deze maatregelen moeten onverwijld aan de betrokken partij(en) worden meegedeeld. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van een andere partij om bijzondere doch redelijke beveiligingsmaatregelen te nemen, en de andere partij houdt rekening met de reeds door die eerste partij toegepaste beveiligingsmaatregelen en met het door de eerste partij uitgedrukte standpunt. Elke partij stelt de andere betrokken partij(en) 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 verzoeken om een vergadering van het bij artikel 23 ingestelde Gemengd Comité om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

6. Elke partij erkent echter dat niets in dit artikel een beperking vormt van de bevoegdheid van een andere partij om een vlucht of vluchten die zij als een bedreiging voor haar veiligheid beschouwt de toegang tot haar grondgebied te ontzeggen.

7. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid in de luchtvaart bevestigen de partijen dat wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige gevolgen voor het internationale luchtverkeer dient in te schatten, en, tenzij de wet hierin beperkingen oplegt, bij het vaststellen van de maatregelen die vanuit genoemde veiligheidsoverwegingen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden.
8. Bij incidenten waarbij wederrechtelijk de macht over een burgerluchtvaartuig wordt verworven of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaarnavigatiefaciliteiten wordt gepleegd, of wanneer er sprake is van een dergelijke dreiging, staan de partijen elkaar 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 genomen in overleg met de betrokken partijen.

10. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om aan te nemen dat een andere partij de voorschriften van dit artikel niet naleeft, mag de eerste partij onmiddellijk om overleg met die andere partij vragen. Dit overleg vangt aan binnen dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek. Als de partijen er niet in slagen om een overeenkomst te bereiken binnen vijftien (15) dagen of binnen een afgesproken termijn na het begin van het overleg heeft de partij die om overleg heeft gevraagd het recht om maatregelen te nemen om de exploitatievergunning of de technische machtiging van luchtvaartmaatschappijen van de andere partij te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of aan voorwaarden te onderwerpen om de naleving van dit artikel te waarborgen. Wanneer een noodsituatie dit vereist of om verdere niet-naleving van dit artikel te voorkomen, kan de eerste partij voorlopige maatregelen nemen om de exploitatievergunning of technische machtigingen van luchtvaartmaatschappijen van die andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, teneinde de naleving van de bepalingen van dit artikel te waarborgen.

11. Alle maatregelen die overeenkomstig lid 10 van dit artikel door de eerste in dat lid genoemde partij worden genomen, worden beëindigd zodra de andere betrokken partij dit artikel naleeft.

ARTIKEL 17

Luchtverkeersbeheer

1. De partijen komen overeen samen te werken op het gebied van regelgeving met betrekking tot luchtvaartnavigatiediensten, met inbegrip van het veiligheidstoezicht daarop. Zij komen overeen alle beleidskwesties in verband met de prestaties van het luchtverkeersbeheer te behandelen, teneinde de algemene vluchtefficiëntie te optimaliseren, de kosten te drukken, de milieu-impact tot een minimum te beperken en de veiligheid en capaciteit van de luchtverkeersstromen tussen de bestaande verkeersbeheersystemen van de partijen te vergroten.

2. De partijen komen overeen hun bevoegde autoriteiten en verleners van luchtvaarnavigatiediensten aan te moedigen samen te werken om de interoperabiliteit tussen de luchtverkeersleidingssystemen van de partijen te waarborgen en de verdere integratie van hun systemen te onderzoeken, de milieueffecten van de luchtvaart te verminderen en waar nodig informatie uit te wisselen.
3. De partijen komen overeen de samenwerking tussen hun verleners van luchtvaarnavigatiediensten te bevorderen met het oog op de uitwisseling van vluchtgegevens en de coördinatie van verkeersstromen om de vluchtefficiëntie te optimaliseren met het oog op een betere voorspelbaarheid, stiptheid en continuïteit van de dienstverlening voor het luchtverkeer.
4. De partijen komen overeen om samen te werken aan hun programma's voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer, met inbegrip van ontwikkelings- en uitrolactiviteiten, en om de wederzijdse deelname aan validerings- en demonstratieactiviteiten aan te moedigen.

ARTIKEL 18

Milieu

1. De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. De partijen nemen zich voor samen te werken om na te gaan welke gevolgen de internationale luchtvaart heeft voor het milieu.
2. De partijen erkennen het belang van onderlinge en wereldwijde samenwerking om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te onderzoeken en zoveel mogelijk te beperken.

3. De partijen herhalen dat het belangrijk is de klimaatverandering aan te pakken en komen overeen daartoe samen te werken bij de aanpak van de door de luchtvaart veroorzaakte broeikasgasemissies, zowel op nationaal als op internationaal niveau.
4. De partijen komen overeen informatie uit te wisselen en op deskundigenniveau regelmatig overleg te voeren om nauwer samen te werken bij het aanpakken van de milieueffecten van de internationale luchtvaart, onder meer op gebieden als onderzoek en ontwikkeling, duurzame luchtvaartbrandstoffen, geluidshinder en andere maatregelen om de broeikasgasemissies terug te dringen, rekening houdend met hun multilaterale milieurechten en -verplichtingen.
5. De partijen erkennen dat het noodzakelijk is passende maatregelen te nemen om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te voorkomen of te beperken, voor zover die maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en plichten uit hoofde van het internationaal recht.

ARTIKEL 19

Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

De partijen die het Verdrag van Montreal hebben geratificeerd, herbevestigen hun verplichtingen uit hoofde van dat Verdrag. De overige partijen verbinden zich ertoe het Verdrag van Montreal zo spoedig mogelijk te ratificeren en het Gemengd Comité daarvan in kennis te stellen.

ARTIKEL 20

Consumentenbescherming

De partijen komen overeen samen te werken om de belangen van de consumenten in de luchtvaart te beschermen. Het doel van deze samenwerking is een hoog niveau van consumentenbescherming te bereiken, rekening houdend met het belang van alle actoren en de verschillende kenmerken van de partijen. Daartoe plegen de partijen in het Gemengd Comité overleg over aangelegenheden die van belang zijn voor de consument, met inbegrip van voorgenomen maatregelen, teneinde in de mate van het mogelijke voor een grotere compatibiliteit tussen de regelgeving van de partijen te zorgen.

ARTIKEL 21

Geautomatiseerde boekingssystemen

1. Op het grondgebied van een partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen (“CRS’en”) mogen hun CRS’en invoeren, in stand houden en vrij ter beschikking stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat in de distributie van reisproducten op het grondgebied van een andere partij, mits het CRS voldoet aan alle desbetreffende wettelijke voorschriften van die partij.
2. De partijen schrappen alle bestaande eisen die de vrije toegang van de CRS’en van een partij tot de markt van een andere partij beperken of anderszins de concurrentie tussen verkopers van CRS’en belemmeren. De partijen weerhouden zich ervan dergelijke eisen in de toekomst vast te stellen.

3. Geen enkele partij mag op haar grondgebied aan de verkopers van CRS'en andere eisen met betrekking tot de schermen van die CRS'en opleggen, of toestemming geven om andere eisen op te leggen dan die welke aan haar eigen verkopers of andere op haar markt gebruikte CRS'en worden opgelegd. Geen enkele partij mag verhinderen dat tussen verkopers van CRS'en, dienstverleners die gebruik maken van deze CRS'en en abonnees daarvan, overeenkomsten worden gesloten, voor zover die overeenkomsten het gemakkelijker maken om uitgebreide en neutrale reisinformatie te verstrekken aan de consumenten of te voldoen aan regelgevende voorschriften inzake neutrale schermen.
4. Eigenaars en exploitanten van CRS'en van een partij moeten, afhankelijk van de relevante regelgeving van de andere partij, dezelfde mogelijkheden krijgen om CRS'en te exploiteren of eigenaar te worden van CRS'en op het grondgebied van die andere partij als de eigenaars en exploitanten van andere CRS'en op de markt van die andere partij hebben.
5. Als CRS'en onder een vrijhandelsovereenkomst vallen (die onder artikel V.1, lid 1, van de Algemene Overeenkomst betreffende de handel in diensten valt) die wordt ondertekend of waarover wordt onderhandeld tussen de Unie en een ASEAN-lidstaat, zijn de leden 1 tot en met 4 van dit artikel niet van toepassing op die ASEAN-lidstaat.

ARTIKEL 22

Sociale aspecten

1. De partijen erkennen dat het belangrijk is rekening te houden met het effect van deze Overeenkomst op de werkgelegenheid en de arbeidsomstandigheden. De partijen komen overeen samen te werken met betrekking tot arbeidskwesties die onder het toepassingsgebied van deze Overeenkomst vallen, onder meer wat betreft de gevolgen voor de werkgelegenheid, de fundamentele rechten op de werkplek, de arbeidsomstandigheden, de sociale bescherming en de sociale dialoog.

2. De partijen erkennen het recht van elke partij om haar eigen niveau van binnenlandse arbeidsbescherming vast te stellen wanneer zij dit passend acht, en om haar relevante wetgeving en beleid vast te stellen of te wijzigen overeenkomstig de beginselen van internationaal erkende normen in internationale overeenkomsten waarbij zij partij is. De partijen zien erop toe dat de rechten en beginselen in hun respectieve wet- en regelgeving niet worden ondermijnd, maar daadwerkelijk worden gehandhaafd.
3. Elke partij blijft haar wetgeving en beleidslijnen verbeteren en levert inspanningen om een hoog niveau van arbeidsbescherming in de luchtvaartsector te bieden en aan te moedigen. De partijen erkennen dat de schending van de fundamentele principes en rechten met betrekking tot werk niet als legitiem relatief voordeel mag worden ingeroepen of op andere wijze als zodanig mag worden gebruikt, en dat de arbeidsnormen niet voor protectionistische doeleinden mogen worden gebruikt.
4. De partijen herbevestigen hun verbintenis om, conform hun verplichtingen als lid van de Internationale Arbeidsorganisatie (hierna “IAO” genoemd) en conform de verklaring van de IAO over de fundamentele principes en rechten op het werk en de follow-up daarvan, die op 18 juni 1998 in Genève is aangenomen, die verklaring te eerbiedigen, te bevorderen en uit te voeren.
5. De partijen promoten de doelstellingen die zijn opgenomen in de Agenda voor waardig werk van de IAO en de verklaring van de IAO over sociale gerechtigheid voor een eerlijke mondialisering, die op 10 juni 2008 is aangenomen te Genève.
6. Elke partij verbindt zich ertoe om alles in het werk te stellen om, voor zover dat nog niet gebeurd is, de fundamentele IAO-verdragen te ratificeren. De partijen nemen ook de ratificatie en daadwerkelijke toepassing van andere IAO-verdragen en voor de burgerluchtvaart relevante internationale sociale en arbeidsnormen in overweging, rekening houdend met de binnenlandse context.

7. Elke partij mag vragen dat het Gemengd Comité bijeenkomt om arbeidskwesties te bespreken en door die partij belangrijk geachte relevante informatie uit te wisselen.

ARTIKEL 23

Het Gemengd Comité

1. Een Gemengd Comité van vertegenwoordigers van de partijen wordt belast met het toezicht op het beheer van deze Overeenkomst en moet de correcte uitvoering daarvan waarborgen.
2. Het Gemengd Comité zorgt voor de opstelling en vaststelling van zijn reglement van orde.
3. Het Gemengd Comité komt bijeen wanneer dat nodig is, doch minstens eenmaal per jaar. Elke partij kan te allen tijde een verzoek indienen om een vergadering van het Gemengd Comité te beleggen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, doch uiterlijk twee (2) maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders overeenkomen.
4. Met het oog op de correcte uitvoering van deze Overeenkomst zal het Gemengd Comité:
 - a) informatie uitwisselen, onder meer over wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de respectieve partijen die van invloed kunnen zijn op luchtdiensten, alsmede statistische informatie met het oog op het toezicht op de ontwikkeling van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst;
 - b) aanbevelingen doen en besluiten nemen indien de Overeenkomst daar uitdrukkelijk in voorziet;

- c) samenwerking ontwikkelen, onder meer op het gebied van regelgeving;
 - d) overleg plegen over alle kwesties in verband met de toepassing of de interpretatie van deze Overeenkomst;
 - e) overleg organiseren, voor zover nodig, over luchtvervoerskwesties die worden behandeld door internationale organisaties, in het kader van betrekkingen met derde landen, in multilaterale regelingen of overeenkomsten, met inbegrip van een eventuele gezamenlijke aanpak;
 - f) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst; en
 - g) besluiten nemen over nieuwe authentieke taalversies van deze Overeenkomst in geval van toetreding van nieuwe EU-lidstaten.
5. Aanbevelingen en besluiten worden vastgesteld bij consensus tussen de Unie en haar lidstaten, enerzijds, en alle ASEAN-lidstaten, anderzijds. De besluiten van het Gemengd Comité zijn bindend voor de partijen.

ARTIKEL 24

Uitvoering

1. Geen enkele bepaling in deze Overeenkomst mag zodanig worden uitgelegd dat zij rechten toekent of verplichtingen oplegt die door onderdanen van een partij rechtstreeks kunnen worden ingeroepen voor de rechterlijke instanties van een andere partij.

2. De partijen treffen alle algemene of specifieke maatregelen welke geschikt zijn om de nakoming van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te verzekeren.
3. Bij de uitoefening van hun rechten uit hoofde van deze Overeenkomst nemen de partijen maatregelen die passend en evenredig zijn ten opzichte van hun respectieve doelstellingen.
4. De partijen onthouden zich van alle maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.
5. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst.
6. Elke partij verstrekt, met inachtneming van de toepasselijke wet- en regelgeving van de respectieve partijen, een andere partij alle nodige informatie en bijstand in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken die die andere partij overeenkomstig deze Overeenkomst begaat.
7. Deze Overeenkomst belet de verantwoordelijke autoriteiten van de partijen niet om buiten het Gemengd Comité samen te werken, overleg te plegen en besprekingen te voeren, onder meer op het gebied van de ontwikkeling van de luchtvaart, beveiliging, veiligheid, milieu, sociaal beleid, luchtverkeersbeheer, luchtvaartinfrastructuur, mededingingskwesties en consumentenbescherming. De partijen houden het Gemengd Comité op de hoogte van de resultaten van overleg en besprekingen die een effect kunnen hebben op de interpretatie of toepassing van deze verordening.

8. Wanneer in deze Overeenkomst wordt verwezen naar samenwerking tussen de partijen, streven de partijen naar overeenstemming voor gezamenlijke actie om deze Overeenkomst verder te ontwikkelen en/of de werking ervan op de betrokken gebieden te verbeteren, op basis van wederzijdse instemming.

ARTIKEL 25

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Onverminderd de artikelen 5 en 8 kunnen een of meer partijen voor elk geschil in verband met de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst een beroep doen op het in dit artikel bedoelde geschillenbeslechtsmechanisme.
2. Onverminderd voorafgaand overleg tussen de partijen in het kader van deze Overeenkomst stelt een partij die een beroep wenst te doen op het in dit artikel bedoelde geschillenbeslechtsmechanisme de andere betrokken partij(en) schriftelijk in kennis van haar voornemen en vraagt zij het Gemengd Comité om overleg te organiseren.
3. a) Indien:
 - i) het Gemengd Comité de kwestie niet heeft besproken binnen twee (2) maanden na de datum van ontvangst van het in lid 2 van dit artikel bedoelde verzoek of binnen de door de partijen overeengekomen termijn; of
 - ii) het geschil niet binnen zes (6) maanden na het verzoek is opgelost,kan het geschil, met instemming van de betrokken partijen, ter beslechting aan een persoon of orgaan worden voorgelegd.

- b) Indien de betrokken partijen geen overeenstemming bereiken om het geschil voor te leggen aan een persoon of orgaan, wordt het geschil op verzoek van een van de partijen aan arbitrage overeenkomstig dit artikel onderworpen.
4. Niettegenstaande de leden 2 en 3 van dit artikel kan het geschil, indien een partij maatregelen neemt om de exploitatievergunning of technische machtiging van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of om de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van die andere partij anderszins te weigeren, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, onmiddellijk ter beslissing aan een persoon of orgaan worden voorgelegd of aan arbitrage worden onderworpen. De respectieve in de leden 10, 11 en 12, vermelde termijnen worden gehalveerd.
5. Het verzoek om arbitrage wordt door een of meer partijen (voor de toepassing van dit artikel hierna gezamenlijk “de initiatiefnemer” genoemd) schriftelijk gericht aan de betrokken partij(en) (voor de toepassing van dit artikel hierna gezamenlijk “de antwoordende partij” genoemd). In zijn verzoek legt de initiatiefnemer de te regelen kwesties voor, beschrijft hij de maatregel en licht hij toe waarom hij van oordeel is dat die maatregel strijdig is met deze Overeenkomst.
6. Tenzij de initiatiefnemer en de antwoordende partij anders overeenkomen, wordt de arbitrage uitgevoerd door een als volgt samen te stellen scheidsgerecht van drie scheidsrechters:
- a) Binnen twintig (20) dagen na de datum van ontvangst van een verzoek om arbitrage stellen de initiatiefnemer en de antwoordende partij één scheidsrechter aan. Binnen dertig (30) dagen na de aanstelling van die twee scheidsrechters stellen de initiatiefnemer en de antwoordende partij samen een derde scheidsrechter aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden;

- b) Indien de initiatiefnemer of de antwoordende partij verzuimt een scheidsrechter aan te stellen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt aangesteld overeenkomstig lid 6, punt a), van dit artikel kan de initiatiefnemer of de antwoordende partij de voorzitter van de Raad van de ICAO verzoeken de vereiste scheidsrechter(s) aan te stellen binnen dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van dat verzoek. Indien de voorzitter van de Raad van de ICAO onderdaan is van een ASEAN-lidstaat of van een EU-lidstaat, gebeurt die aanstelling door de hoogste vicevoorzitter van die Raad die geen onderdaan is van een ASEAN-lidstaat of een EU-lidstaat.
7. Het scheidsgerecht wordt opgericht op de datum waarop de laatste van de drie (3) scheidsrechters zijn aanstelling aanvaardt.
8. De arbitrageprocedure wordt gevoerd overeenkomstig het reglement van orde dat het Gemengd Comité tijdens zijn eerste bijeenkomst vaststelt met inachtneming van dit artikel en overeenkomstig artikel 23, lid 4, punt b), en lid 5. Tot het Gemengd Comité het reglement van orde heeft vastgesteld, stelt het scheidsgerecht zijn eigen reglement van orde vast.
9. Op verzoek van de initiatiefnemer of de antwoordende partij kan het scheidsgerecht, in afwachting van zijn definitieve uitspraak, voorlopige verzachtende maatregelen gelasten, met inbegrip van de wijziging of schorsing van maatregelen die krachtens deze Overeenkomst door de initiatiefnemer of antwoordende partij zijn genomen.

10. Uiterlijk negentig (90) dagen na de datum van oprichting stelt het scheidsgerecht de initiatiefnemer en de antwoordende partij in kennis van een tussentijds verslag waarin de resultaten van het feitenonderzoek, de toepasselijkheid van de desbetreffende bepalingen alsmede de aan zijn bevindingen en aanbevelingen ten grondslag liggende beweegredenen zijn uiteengezet. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de initiatiefnemer en antwoordende partij hier schriftelijk van in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht zijn tussentijds verslag naar verwachting zal kunnen voorstellen. Het scheidsgerecht maakt zijn tussentijds verslag uiterlijk honderdtwintig (120) dagen na de datum van instelling van het scheidsgerecht bekend.

11. Binnen veertien (14) dagen na de datum waarop het tussentijds verslag is bekendgemaakt, kan de initiatiefnemer of de antwoordende partij het gerecht schriftelijk verzoeken bepaalde aspecten van dat verslag opnieuw te onderzoeken. Het scheidsgerecht kan het tussentijds verslag naar aanleiding van schriftelijke opmerkingen van de initiatiefnemer en de antwoordende partij wijzigen, en wanneer het dat zinvol acht, de zaak nader onderzoeken. In de definitieve uitspraak van het scheidsgerecht worden de in de tussentijdse onderzoeksfase naar voren gebrachte argumenten afdoende besproken en wordt duidelijk ingegaan op de vragen en opmerkingen van de initiatiefnemer en de antwoordende partij.

12. Het scheidsgerecht stelt de initiatiefnemer en de antwoordende partij uiterlijk honderdtwintig (120) dagen na de datum waarop het is ingesteld in kennis van zijn definitieve uitspraak. Wanneer het scheidsgerecht van oordeel is dat deze termijn niet kan worden gehaald, stelt de voorzitter van het scheidsgerecht de initiatiefnemer en de antwoordende partij hiervan schriftelijk in kennis, met opgave van de redenen voor de vertraging en de datum waarop het scheidsgerecht plant een besluit te nemen. Het scheidsgerecht maakt zijn definitieve uitspraak uiterlijk honderdvijftig (150) dagen na de datum waarop het is ingesteld bekend.

13. Behalve in de in lid 4 van dit artikel bedoelde omstandigheden worden de respectieve termijnen van de leden 10, 11 en 12 van dit artikel ook gehalveerd:

- a) op verzoek van de initiatiefnemer of de antwoordende partij, indien het gerecht binnen tien (10) dagen nadat het is ingesteld, oordeelt dat de zaak dringend is; of
- b) als de initiatiefnemer en de antwoordende partij daarmee instemmen.

14. De initiatiefnemer en de antwoordende partij kunnen binnen tien (10) dagen na de datum waarop het scheidsgerecht een definitieve beslissing heeft genomen, het scheidsgerecht om toelichting verzoeken; toelichtingen worden binnen vijftien (15) dagen na de datum van het verzoek gegeven.

15. Als het scheidsgerecht een schending van deze Overeenkomst vaststelt en de partij waarvan geoordeeld is dat ze deze Overeenkomst heeft geschonden zich niet aan de definitieve uitspraak van het scheidsgerecht houdt of niet binnen veertig (40) dagen na de datum van kennisgeving van de definitieve uitspraak van het scheidsgerecht met de andere partij overeenstemming bereikt over een voor beide partijen aanvaardbare oplossing, dan kan de andere partij de toepassing van vergelijkbare uit deze Overeenkomst voortvloeiende rechten schorsen tot de partij die inbreuk heeft gepleegd voldoet aan de definitieve uitspraak van het scheidsgerecht of tot de initiatiefnemer en de antwoordende partij overeenstemming bereiken over een voor beide partijen aanvaardbare oplossing.

ARTIKEL 26

Verhouding met andere overeenkomsten

1. Behoudens de leden 2 en 7 van dit artikel wordt elke eerdere overeenkomst of regeling inzake luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat of tussen de Unie en een ASEAN-lidstaat geschorst zolang deze Overeenkomst tussen die partijen van kracht is.
2. Onverminderd lid 1 van dit artikel, blijven de bepalingen in een eerdere overeenkomst of regeling betreffende luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat met betrekking tot de kwesties die onder de artikelen 3, 4, 10 en 13 vallen, als onderdeel van deze Overeenkomst van toepassing wanneer zij voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen gunstiger zijn. Alle rechten en voordelen die luchtvaartmaatschappijen van de betrokken EU-lidstaat overeenkomstig die bepalingen genieten, gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen van de Unie.
3. Voor de toepassing van lid 2 van dit artikel wordt eerst getracht om geschillen over de interpretatie op te lossen door middel van overleg tussen de betrokken partijen, alvorens zij aan het Gemengd Comité worden voorgelegd. Indien de kwestie niet via het Gemengd Comité wordt opgelost, kan een beroep worden gedaan op het in artikel 25 bedoelde geschillenbeslechtsmechanisme.
4. Eventuele aanvullende verkeersrechten die na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst door een ASEAN-lidstaat aan een EU-lidstaat worden toegekend, of vice versa, zijn onderworpen aan deze Overeenkomst en mogen niet tot discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie leiden. Het Gemengd Comité wordt onverwijld in kennis gesteld van dergelijke regelingen.

5. Het Gemengd Comité stelt een informatieve lijst op van de in de leden 2 en 4 van dit artikel bedoelde bepalingen en regelingen inzake verkeersrechten, en zorgt ervoor dat die lijst actueel blijft.
6. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overeenkomstig artikel 23 overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.
7. Niets in deze Overeenkomst doet afbreuk aan de geldigheid en de toepassing van bestaande en toekomstige overeenkomsten tussen de EU-lidstaten en de ASEAN-lidstaten wat betreft onder hun respectieve soevereiniteit vallende grondgebieden waarop de definitie van “grondgebied” in artikel 2 niet van toepassing is.

ARTIKEL 27

Bijlage

De bijlage bij deze Overeenkomst vormt een integrerend deel daarvan. Wijzigingen in de bijlage worden aangebracht overeenkomstig artikel 28.

ARTIKEL 28

Wijzigingen

Alle wijzigingen van deze Overeenkomst kunnen door de partijen worden overeengekomen na overleg overeenkomstig artikel 23. Wijzigingen worden van kracht overeenkomstig de procedure van artikel 33.

ARTIKEL 29

Beëindiging

1. Deze Overeenkomst kan door de Unie en haar lidstaten of door alle gezamenlijk optredende ASEAN-lidstaten worden beëindigd door middel van een schriftelijke kennisgeving aan respectievelijk de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie of de secretaris-generaal van de ASEAN. De beëindiging wordt van kracht achttien (18) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door respectievelijk de secretaris-generaal van de ASEAN of de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie.
2. Indien een lidstaat zich uit de Unie of de ASEAN terugtrekt, is deze Overeenkomst overeenkomstig artikel 32 niet langer op die staat van toepassing met ingang van de datum waarop zijn terugtrekking uit respectievelijk de Unie of de ASEAN van kracht wordt.

ARTIKEL 30

Registratie van deze Overeenkomst

Deze Overeenkomst en eventuele wijzigingen daarvan worden bij de inwerkingtreding daarvan door de secretaris-generaal van de ASEAN geregistreerd bij de ICAO.

ARTIKEL 31

Toetreding van nieuwe EU-lidstaten

1. Deze Overeenkomst staat open voor toetreding door staten die EU-lidstaten zijn geworden na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst.
2. Toetreding tot deze Overeenkomst door een EU-lidstaat gebeurt door de neerlegging van een akte van toetreding tot deze Overeenkomst bij de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie, die de partijen en de secretaris-generaal van de ASEAN in kennis stelt van de neerlegging van de akte van toetreding en de datum daarvan. De toetreding treedt in werking op de vijftiende (15e) dag volgende op de datum van neerlegging van de akte van toetreding.
3. De leden 1, 2, 3 en 7 van artikel 26 zijn mutatis mutandis van toepassing op de overeenkomsten en regelingen die reeds bestaan op het ogenblik waarop een EU-lidstaat tot deze Overeenkomst toetreedt.

ARTIKEL 32

Territoriale toepassing

Deze Overeenkomst is van toepassing, enerzijds, op het grondgebied van de Unie en, anderzijds, op het grondgebied van de ASEAN-lidstaten, zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 1, punt z).

ARTIKEL 33

Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst moet worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd overeenkomstig de respectieve procedures van de partijen.
2. De secretaris-generaal van de ASEAN doet de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie een schriftelijke kennisgeving toekomen waarin hij bevestigt dat de respectieve procedures ter bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de ASEAN-lidstaten zijn voltooid. De secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie doet de secretaris-generaal van de ASEAN een schriftelijke kennisgeving toekomen waarin zij bevestigt dat de respectieve procedures ter bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Unie en haar lidstaten zijn voltooid.
3. Onder voorbehoud van artikel N treedt deze Overeenkomst in werking dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving als bedoeld in lid 2 van dit artikel.

ARTIKEL 34

Authentieke teksten

1. Deze Overeenkomst is in twee originele exemplaren opgesteld in de Bulgaarse, de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Ierse, de Italiaanse, de Kroatische, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Nederlandse, de Poolse, de Portugese, de Roemeense, de Sloveense, de Slowaakse, de Spaanse, de Tsjechische en de Zweedse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.
2. Wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies beslist het Gemengd Comité over de te gebruiken taalversie.
3. Een van de originele teksten van de Overeenkomst alsmede eventuele wijzigingen daarvan wordt neergelegd bij de secretaris-generaal van de ASEAN, die onverwijld een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan toezendt aan elke ASEAN-lidstaat. De andere originele tekst van de Overeenkomst alsmede eventuele wijzigingen daarvan wordt neergelegd bij de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie.

Ten BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst in tweevoud hebben ondertekend.

BIJLAGE

ARTIKEL A

Routeschema

1. Onverminderd artikel 3, leden 1 en 2, en met inachtneming van de binnenlandse wet- en regelgeving van Indonesië, verwijst het begrip “punten in Indonesië” in het kader van de exploitatie van passagiers- en gecombineerde luchtdiensten tussen Indonesië en de Unie naar Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan en Surabaya.
2. Indien:
 - a) een overeenkomst voor luchtdiensten tussen de ASEAN-lidstaten onderling; of
 - b) een overeenkomst voor luchtdiensten tussen de gezamenlijke ASEAN-lidstaten en elk ander land,

luchtvaartmaatschappijen toestaat passagiers en gecombineerde luchtdiensten te exploiteren naar andere punten in Indonesië dan Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan en Surabaya, vallen ook die punten onder het begrip “punten in Indonesië”.
3. Voor de toepassing van artikel 10, lid 12, worden, wat Indonesië betreft, de binnenlandse codesharingrechten uitgeoefend via de in de leden 1 en 2 van dit artikel genoemde punten naar andere punten in Indonesië, of omgekeerd.

ARTIKEL B

Verkeersrechten

Niettegenstaande artikel 3, lid 2, zijn de volgende bepalingen van toepassing:

- a) de toekenning van verkeersrechten van de vijfde vrijheid uit hoofde van artikel 3, lid 3, punt f), aan een luchtvaartmaatschappij uit de Unie om passagiers- en combinatiediensten te verlenen tussen punten in Myanmar en punten in de ASEAN, wordt van kracht met ingang van 1 juli 2024.
- b) de toekenning van verkeersrechten van de vijfde vrijheid uit hoofde van artikel 3, lid 3, punt e), aan een luchtvaartmaatschappij uit Myanmar om passagiers- en combinatiediensten te verlenen tussen punten in de Unie wordt van kracht met ingang van 1 juli 2024.
- c) de toekenning van verkeersrechten van de vijfde vrijheid op grond van artikel 3, lid 3, punt f), aan een luchtvaartmaatschappij uit de Unie om passagiers- en combinatiediensten te verlenen tussen punten in de Unie en punten in Vietnam en punten buiten de ASEAN, mogen alleen worden verleend op routes die niet worden geëxploiteerd door een luchtvaartmaatschappij van Vietnam.
- d) de toekenning van verkeersrechten van de vijfde vrijheid overeenkomstig artikel 3, lid 3, punt e), aan een Vietnamese luchtvaartmaatschappij om passagiers- en combinatiediensten te verlenen tussen punten in Vietnam en punten in de Unie naar punten buiten de Unie, wordt uitsluitend verleend op routes die niet door een luchtvaartmaatschappij uit de Unie worden geëxploiteerd.

ARTIKEL C

Recht op tussenlanding

1. Onverminderd artikel 3, lid 6, punt f), treedt de uitoefening van eigen tussenlandingsrechten bij co-terminalactiviteiten binnen dezelfde ASEAN-lidstaat door luchtvaartmaatschappijen van de Unie in werking twee (2) jaar nadat die rechten zijn uitgewisseld in het kader van een overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de ASEAN-lidstaten. De uitoefening van tussenlandingsrechten bij co-terminalactiviteiten in dezelfde EU-lidstaat door luchtvaartmaatschappijen van de ASEAN-lidstaten treedt op hetzelfde tijdstip in werking.
2. Tot dan neemt elke partij verzoeken van luchtvaartmaatschappijen van een andere partij om op extra bilaterale basis eigen vluchten met tussenlanding te verrichten bij co-terminalactiviteiten binnen dezelfde ASEAN-lidstaat of EU-lidstaat, welwillend in overweging, voor zover dergelijke rechten nog niet beschikbaar zijn.

ARTIKEL D

Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen

1. Onverminderd artikel 4, lid 1, mogen Indonesië, Myanmar, de Filipijnen en Vietnam de eis handhaven dat luchtvaartmaatschappijen worden aangewezen die op het tijdstip van ondertekening van deze Overeenkomst in hun respectieve nationale wet- en regelgeving zijn opgenomen.

2. Voor de toepassing van lid 1 van dit artikel wordt de publicatie door de Unie van een “lijst van EU-luchtvaartmaatschappijen die houder zijn van een actieve exploitatievergunning” voor de in die lijst opgenomen luchtvaartmaatschappijen geacht te voldoen aan de nationale aanwijzingseisen, op voorwaarde dat die lijst gemakkelijk digitaal raadpleegbaar is voor de bevoegde autoriteiten van de genoemde ASEAN-lidstaten.
3. Indonesië, Myanmar, de Filipijnen en Vietnam streven ernaar de genoemde aanwijzingsvereisten zo spoedig mogelijk op te heffen en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL E

Eerlijke mededinging

1. Om elke twijfel uit te sluiten, bevestigen de partijen dat partijen op grond van artikel 8, lid 2, punten a) en b), alleen verplicht zijn mededingingswetgeving vast te stellen of te handhaven en een onafhankelijke mededingingsautoriteit in te stellen om dit mededingingsrecht te handhaven. De partijen bevestigen tevens dat deze Overeenkomst de onafhankelijke werking van de genoemde mededingingsautoriteiten niet belemmert. De besluiten van die mededingingsautoriteiten vallen niet onder het in artikel 25 bedoelde geschillenbeslechtingsmechanisme.

2. Een partij kan derhalve alleen verhaal zoeken in verband met artikel 8, lid 2, punten a) en b), indien een andere partij het mededingingsrecht niet handhaaft of niet over een functioneel onafhankelijke mededingingsautoriteit beschikt die het mededingingsrecht van die partij daadwerkelijk handhaaft. Niets in artikel 8, lid 2, punten a) en b), mag zodanig worden uitgelegd dat het afbreuk doet aan besluiten of uitspraken van een mededingingsautoriteit of rechterlijke instanties van een partij om het mededingingsrecht van een partij te handhaven.
3. Niettegenstaande artikel 25, lid 1, is het geschillenbeslechtsmechanisme van dat artikel niet van toepassing op geschillen in verband met de toepassing of interpretatie van artikel 8 die zich vóór 1 januari 2025 voordoen.

ARTIKEL F

Operationele plannen, programma's en dienstregelingen

1. Onverminderd artikel 3 en artikel 10, leden 11 en 12, en niettegenstaande artikel 10, lid 7, mogen Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, de Filipijnen, Thailand en Vietnam de procedures handhaven die op het tijdstip van de ondertekening van deze Overeenkomst in hun respectieve nationale wet- en regelgeving zijn opgenomen voor de goedkeuring van operationele plannen, programma's en dienstregelingen, met inbegrip van informatie over diensten die worden geëxploiteerd in het kader van coöperatieve marketingregelingen, die door luchtvaartmaatschappijen van de Unie zijn vastgesteld voor luchtdiensten van en naar het grondgebied van die staten.

2. Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, de Filipijnen, Thailand en Vietnam beperken de administratieve lasten van dergelijke vereisten en procedures tot een minimum. De goedkeuring van de genoemde operationele plannen, programma's en dienstregelingen wordt verleend binnen tien (10) werkdagen na de datum van ontvangst van de aanvraag van de luchtvaartmaatschappij, mits de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 4 over de passende exploitatievergunningen en technische machtigingen beschikt.
3. Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, de Filipijnen, Thailand en Vietnam streven ernaar deze procedures zo spoedig mogelijk op te heffen en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL G

Verkoop en plaatselijke uitgaven

1. Onverminderd artikel 10, leden 8 en 9, kunnen Indonesië, Myanmar en Vietnam de in hun respectieve nationale wet- en regelgeving op het tijdstip van ondertekening van deze Overeenkomst opgenomen vereisten met betrekking tot het gebruik van hun nationale valuta voor de binnenlandse verkoop van vervoer en aanverwante diensten en voor de betaling van plaatselijke uitgaven handhaven.
2. Indonesië, Myanmar en Vietnam streven ernaar deze vereisten zo spoedig mogelijk op te heffen en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL H

Overmaking van lokale inkomsten

1. Om elke twijfel uit te sluiten verwijst de term “overmaking” in artikel 10, lid 10, punt a), in het geval van de Filipijnen naar andere geldovermakingen dan die welke worden verricht door een filiaal van een buitenlandse onderneming die zich bezighoudt met handel of zaken op het grondgebied van de Filipijnen.
2. Met betrekking tot de overdracht van winst door een filiaal van een buitenlandse onderneming die zich bezighoudt met handel of activiteiten op het grondgebied van de Filipijnen, hebben de Filipijnen het recht een winstoverdrachtbelasting te heffen overeenkomstig hun nationale wetgeving, tenzij een lager tarief of een vrijstelling mogelijk is op grond van een overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting tussen de Filipijnen en het land van vestiging van de buitenlandse luchtvaartmaatschappij.
3. De Filipijnen streven ernaar met de Unie samen te werken aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijk kader voor de behandeling van overmakingen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie die in de Filipijnen actief zijn, en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL I

Tarieven

1. Onverminderd artikel 13, lid 1, en niettegenstaande artikel 13, lid 2, mogen de Filipijnen de op het tijdstip van de ondertekening van deze Overeenkomst bestaande procedures in hun respectieve nationale wet- en regelgeving handhaven met betrekking tot de goedkeuring van de tarieven die door de luchtvaartmaatschappijen van de Unie zijn vastgesteld voor luchtdiensten van en naar het grondgebied van de Filipijnen. Die tarieven worden goedgekeurd binnen tien (10) werkdagen na de indiening ervan.
2. De Filipijnen streven ernaar die procedure zo snel mogelijk op te heffen en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL J

Leninggaranties

Artikel 8, lid 2, punt d), is niet van toepassing op subsidies in de vorm van leninggaranties die Vietnam vóór de ondertekening van deze Overeenkomst en tot het verstrijken van deze regelingen heeft verleend. Indien deze garanties echter aanleiding geven tot uitbetalingen, worden deze gedaan overeenkomstig artikel 8, lid 3, punten a) en b), naargelang het geval.

ARTIKEL K

Niet-discriminatie

1. Onverminderd artikel D behandelen de in dat artikel vermelde ASEAN-lidstaten luchtvaartmaatschappijen uit de Unie bij de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen even gunstig als luchtvaartmaatschappijen uit andere landen.
2. Onverminderd de artikelen F, G en I behandelen de in die artikelen genoemde ASEAN-lidstaten luchtvaartmaatschappijen uit de Unie even gunstig als hun eigen luchtvaartmaatschappijen of de luchtvaartmaatschappijen van andere landen, indien dit gunstiger is, wat betreft de goedkeuring van operationele plannen, programma's en dienstregelingen, verkoop en plaatselijke uitgaven en tarieven.

ARTIKEL L

Geautomatiseerde boekingssystemen

Op het tijdstip van de ondertekening van deze Overeenkomst zijn de in artikel 21, lid 5, bedoelde ASEAN-lidstaten Indonesië, Maleisië, de Filipijnen, Thailand en Vietnam.

ARTIKEL M

Wederkerigheid

Als een ASEAN-lidstaat op grond van de artikelen D, F, G en I de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen uit de Unie verlangt, of op luchtvaartmaatschappijen uit de Unie nationale procedures toepast voor de voorafgaande goedkeuring van operationele plannen, programma's en dienstregelingen, coöperatieve marketingregelingen of tarieven, of aan luchtvaartmaatschappijen uit de Unie nationale regels oplegt met betrekking tot de valuta die bij bepaalde transacties moeten worden gebruikt, heeft de Unie het recht aan luchtvaartmaatschappijen van die ASEAN-lidstaat dezelfde of gelijkwaardige maatregelen op te leggen.

ARTIKEL N

Inwerkingtreding voor Maleisië

1. Onverminderd artikel 33, en indien Maleisië de enige ASEAN-lidstaat is die de secretaris-generaal van de ASEAN niet in kennis heeft gesteld van zijn bevestiging dat zijn procedures voor de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van deze Overeenkomst zijn voltooid:
 - a) mag de secretaris-generaal van de ASEAN de Europese Unie een schriftelijke kennisgeving doen toekomen waarin hij bevestigt dat alle ASEAN-lidstaten, met uitzondering van Maleisië, hun respectieve procedures voor de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van deze Overeenkomst hebben voltooid;
 - b) treedt deze Overeenkomst overeenkomstig artikel 33, lid 3, in werking voor de Unie en haar lidstaten, en voor alle ASEAN-lidstaten, met uitzondering van Maleisië; en

- c) daarna treedt de Overeenkomst voor Maleisië in werking dertig (30) dagen na de datum van een aanvullende schriftelijke kennisgeving van de secretaris-generaal van de ASEAN aan de secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie waarin wordt bevestigd dat Maleisië zijn procedures voor de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van deze Overeenkomst heeft voltooid.
2. Na de ondertekening van deze Overeenkomst en in afwachting van de inwerkingtreding ervan voor Maleisië:
- a) blijven eerdere overeenkomsten of regelingen inzake luchtdiensten tussen de EU-lidstaten en Maleisië en tussen de Unie en Maleisië die vóór de ondertekening van de Overeenkomst waren ondertekend of gesloten, van toepassing en worden zij niet gewijzigd; en
 - b) worden er geen nieuwe overeenkomsten of regelingen inzake luchtdiensten gesloten tussen de EU-lidstaten en Maleisië, of tussen de Unie en Maleisië, behalve om in te spelen op beperkte en dringende behoeften in uitzonderlijke omstandigheden en onverminderd hun respectieve nationale wet- en regelgeving. De Unie of de betrokken EU-lidstaat stelt de andere partijen in kennis van dergelijke nieuwe overeenkomsten of regelingen inzake luchtdiensten.

ARTIKEL O

Voortgangsevaluatie

Het Gemengd Comité evalueert jaarlijks de vorderingen met betrekking tot de uitvoering van de artikelen van deze bijlage op basis van een verslag van de betrokken ASEAN-lidstaten.

Съставено в Бали, Индонезия на седемнадесети октомври две хиляди двадесет и втора година.

Hecho en Bali, Indonesia, el diecisiete de octubre de dos mil veintidós.

Na Bali, Indonésie, dne sedmnáctého října dva tisíce dvacet dva.

Udfærdiget i Bali, Indonesien, den syttende oktober to tusind og toogtyve.

Geschehen zu Bali, Indonesien, am siebzehnten Oktober zweitausendzweiundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne teise aasta oktoobrikuu seitsmeteistkümnendal päeval, Balil, Indoneesias.

Έγινε στο Μπαλί της Ινδονησίας, στις δέκα επτά Οκτωβρίου δύο χιλιάδες είκοσι δύο.

Done at Bali, Indonesia, on the seventeenth day of October in the year two thousand and twenty two.

Fait à Bali, Indonésie, le dix-sept octobre deux mille vingt-deux.

Arna dhéanamh i mBailí, an Indinéis, an seachtú lá déag de Dheireadh Fómhair sa bhliain dhá mhíle fiche agus a dó.

Sastavljeno na Baliju, Indonezija, sedamnaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset druge.

Fatto a Bali, Indonesia, addì diciassette ottobre duemilaventidue.

Bali, Indonēzija, divi tūkstoši divdesmit otrā gada septiņpadsmitajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt antrų metų spalio septynioliktą dieną Balyje, Indonezija.

Kelt Balin, Indonézia, a kétezzer-huszonkettedik év október havának tizenhetedik napján.

Magħmul f'Bali, l-Indoneżja, fis-sbatax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u tnejn u għoxrin.

Gedaan te Bali, Indonesië, zeventien oktober tweeduizend tweeëntwintig.

Sporządzono na Bali, Indonezja dnia siedemnastego października roku dwa tysiące dwudziestego drugiego.

Feito em Bali, Indonésia, em dezassete de outubro de dois mil e vinte e dois.

Întocmit la Bali, Indonezia, la şaptesprezece octombrie două mii douăzeci şi doi.

Na Bali, Indonézia, sedemnásteho októbra dvetisícdvadsaťdva.

Na Baliju, Indonezija, sedemnajstega oktobra dva tisoč dvaindvajset.

Tehty Balissa Indonesiassa seitsemäntenätoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäkaksi.

Som skedde i Bali, Indonesien den sjuttonde oktober år tjugohundratjugotvå.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



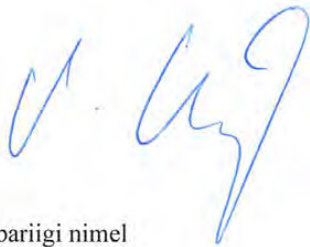
Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία

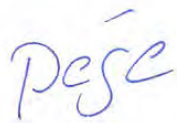


Por el Reino de España

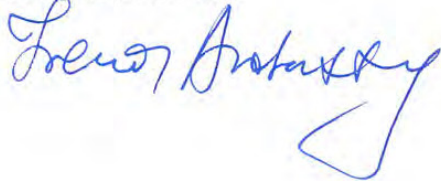


A.R.

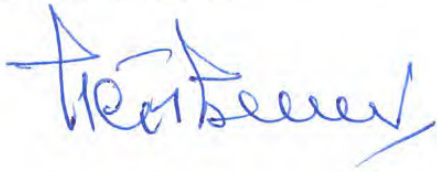
Pour la République française



Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana



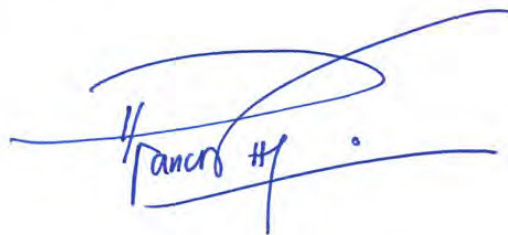
Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



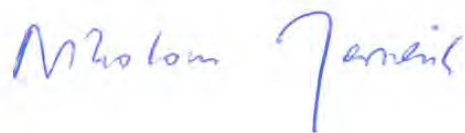
Għar-Repubblika ta' Malta



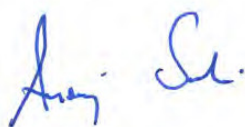
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



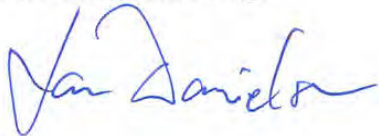
Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



Za Evropský svaz
Por la Unió Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Europejską uniję
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

For the Government of Brunei Darussalam

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a few vertical strokes.

For the Government of the Kingdom of Cambodia

A handwritten signature in blue ink, featuring a series of connected loops and a long horizontal stroke at the end.

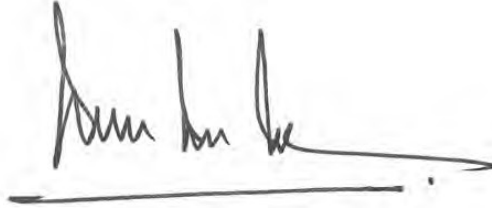
For the Government of the Republic of Indonesia

A handwritten signature in blue ink, starting with a large, sweeping curve and followed by several smaller, connected loops.

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

A handwritten signature in blue ink, featuring a series of connected loops and a long horizontal stroke at the end.

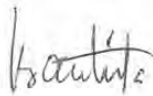
For the Government of Malaysia

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

For the Government of the Republic of the Union of Myanmar

A handwritten signature in black ink, featuring a circular symbol at the top and a vertical stroke below it.

For the Government of the Republic of the Philippines

A handwritten signature in black ink, with a stylized 'P' and 'R' followed by a horizontal stroke.

For the Government of the Republic of Singapore

A handwritten signature in blue ink, featuring a stylized 'S' and 'R' followed by a horizontal stroke.

For the Government of the Kingdom of Thailand



For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam



Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Predchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet kopi af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι κορυμμένο αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.
 Is cóip dheimhnithe é an téacs roimhe seo den scribhinn bhunaidh a taisceadh i gcartlann Ardruánaíocht na Comhairle sa Bhruiséil.
 Prethodni je tekst ovjereni primjerak izvornika pohranjenog u arhivu Glavnog tajništva Vijeća u Bruxellesu.
 Il testo che precede è copia certificata dell'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 It-test precedenti huwa kopja ċertifikata tal-original iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussell.
 De voorgaande tekst is een voor gelijkluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.
 Powyższy tekst jest uwierzytelnionym opisem oryginału złożonego w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archíve Ģenerālneho sekretariāta Rady v Bruseli.
 Zgornje besedilo je overjena kopija izvornika, ki je deponiran v arhivu generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Ovanstående text är en bestyrkt kopia av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Βρυξέλλες,
 Brussels,
 Bruxelles, le
 An Bhruiséil,
 Bruxelles,
 Bruxelles, addi
 Brisele,
 Briuselis
 Brüssel,
 Brussel,
 Brussel,
 Bruksela, dnia
 Bruxelles, em
 Bruxelles,
 Brusel
 Brussel,
 Bryssel,
 Bryssel den

22 -11- 2022

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Thar ceann Ardruánaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh
 Za glavnog tajnika Vijeća Europske unije
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretāra vārdā –
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus vardu
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd


 P. JAVORČÍK
 Director-General

VERKLARINGEN DIE ZIJN AFGELEGD TER GELEGENHEID VAN DE ONDERTEKENING
VAN DE UITGEBREIDE LUCHTVERVOERSOVEREENKOMST TUSSEN DE LIDSTATEN
VAN DE ASSOCIATIE VAN ZUIDOOST-AZIATISCHE STATEN, ENERZIJD, EN DE
EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN, ANDERZIJD

Op 2 juni 2021 hebben de delegaties van de Europese Unie (EU) en haar lidstaten enerzijds en de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische staten (ASEAN) anderzijds onderhandelingen afgerond over de uitgebreide ASEAN-EU-luchtvervoersovereenkomst tussen de regeringen van de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische staten en de Europese Unie en haar lidstaten (“de Overeenkomst”). Bij de ondertekening van de Overeenkomst zijn de volgende verklaringen afgelegd:

VERKLARING VAN DE LIDSTATEN VAN DE ASSOCIATIE VAN
ZUIDOOST-AZIATISCHE STATEN EN DE EUROPESE UNIE EN HAAR LIDSTATEN

De ASEAN-lidstaten, de EU en haar lidstaten zullen overeenkomstig hun respectieve toepasselijke wet- en regelgeving alle nodige maatregelen nemen om de Overeenkomst zo spoedig mogelijk in werking te doen treden overeenkomstig artikel 33 van de Overeenkomst. Maleisië neemt alle nodige maatregelen overeenkomstig zijn respectieve toepasselijke wet- en regelgeving, rekening houdend met artikel N van de Overeenkomst.

De ASEAN-lidstaten, de EU en haar lidstaten geven uiting aan hun voornemen om via het in artikel 23 van de Overeenkomst bedoelde Gemengd Comité nauw overleg te blijven plegen over en te blijven samenwerken met betrekking tot de respons op onverwachte crisissituaties, zoals de COVID-19-pandemie, met als doel de verstorende impact op luchtdiensten zoveel mogelijk te beperken.

VERKLARING VAN DE LIDSTATEN VAN DE ASSOCIATIE VAN
ZUIDOOST-AZIATISCHE STATEN, MET UITZONDERING VAN MALEISIË, EN VAN DE
LIDSTATEN VAN DE EUROPESE UNIE

De bevoegde luchtvaartautoriteiten van de ASEAN-lidstaten en de EU-lidstaten zijn voornemens om, voor zover hun respectieve toepasselijke wet- en regelgeving dit toestaat, aanvragen voor luchtdiensten en exploitatievergunningen van elkaars luchtvaartmaatschappijen welwillend te behandelen onder voorwaarden die gelijkwaardig zijn aan die van de Overeenkomst, op basis van hoffelijkheid en wederkerigheid, vanaf de datum van ondertekening van de Overeenkomst en tot de inwerkingtreding daarvan.

VERKLARING VAN MALEISIË

Maleisië mag de partijen bij de Overeenkomst ervan in kennis stellen dat zijn bevoegde luchtvaartautoriteiten voornemens zijn, voor zover zijn toepasselijke wet- en regelgeving dat toestaat, aanvragen voor luchtdiensten en exploitatievergunningen van luchtvaartmaatschappijen van de EU welwillend te behandelen onder voorwaarden die gelijkwaardig zijn aan die van de Overeenkomst, op basis van hoffelijkheid en wederkerigheid, vanaf de in die kennisgeving vermelde datum en tot de inwerkingtreding van de Overeenkomst.

TEN BLIJKE VAN AARVAN de ondergetekenden, daartoe bevoegd zijnde, deze verklaring hebben ondertekend.

Съставено в Бали, Индонезия на седемнадесети октомври две хиляди двадесет и втора година.

Hecho en Bali, Indonesia, el diecisiete de octubre de dos mil veintidós.

Na Bali, Indonésie, dne sedmnáctého října dva tisíce dvacet dva.

Udfærdiget i Bali, Indonesien, den syttende oktober to tusind og toogtyve.

Geschehen zu Bali, Indonesien, am siebzehnten Oktober zweitausendzweiundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne teise aasta oktoobrikuu seitsmeteistkümnendal päeval, Balil, Indoneesias.

Έγινε στο Μπαλί της Ινδονησίας, στις δέκα εφτά Οκτωβρίου δύο χιλιάδες είκοσι δύο.

Done at Bali, Indonesia, on the seventeenth day of October in the year two thousand and twenty two.

Fait à Bali, Indonésie, le dix-sept octobre deux mille vingt-deux.

Arna dhéanamh i mBailí, an Indinéis, an seachtú lá déag de Dheireadh Fómhair sa bhliain dhá mhíle fiche agus a dó.

Sastavljeno na Baliju, Indonezija, sedamnaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset druge.

Fatto a Bali, Indonesia, addì diciassette ottobre duemilaventidue.

Bali, Indonēzija, divi tūkstoši divdesmit otrā gada septiņpadsmitajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt antrų metų spalio septynioliktą dieną Balyje, Indonezija.

Kelt Balin, Indonézia, a kétezzer-huszonkettedik év október havának tizenhetedik napján.

Magħmul f'Bali, l-Indoneżja, fis-sbatax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u tnejn u għoxrin.

Gedaan te Bali, Indonesië, zeventien oktober tweeduizend tweeëntwintig.

Sporządzono na Bali, Indonezja dnia siedemnastego października roku dwa tysiące dwudziestego drugiego.

Feito em Bali, Indonésia, em dezassete de outubro de dois mil e vinte e dois.

Întocmit la Bali, Indonezia, la şaptesprezece octombrie două mii douăzeci şi doi.

Na Bali, Indonézia, sedemnásteho októbra dvetisícdvadsaťdva.

Na Baliju, Indonezija, sedemnajstega oktobra dva tisoč dvaindvajset.

Tehty Balissa Indonesiassa seitsemäntenätoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäkaksi.

Som skedde i Bali, Indonesien den sjuttonde oktober år tjugohundratjugotvå.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



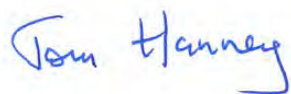
Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



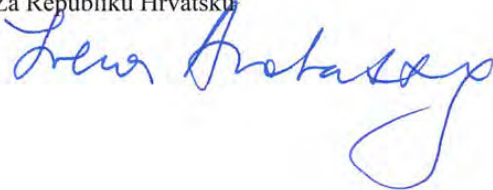
Por el Reino de España



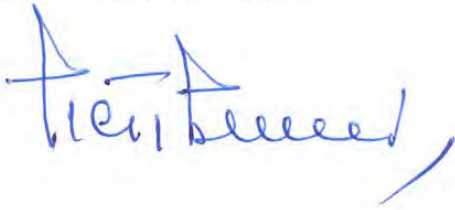
Pour la République française



Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Michael Jordan's

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Amir Sini

Pela República Portuguesa

- das Leben

Pentru România

Anten

Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Európsku uniju
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen

Janssen Driessens

Holob

For the Government of Brunei Darussalam

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'B' followed by a smaller 'm' and a period.

For the Government of the Kingdom of Cambodia

A handwritten signature in blue ink, featuring a series of vertical, wavy lines followed by a horizontal stroke.

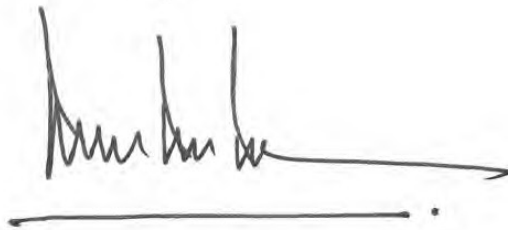
For the Government of the Republic of Indonesia

A handwritten signature in black ink, appearing as a stylized, cursive 'A' followed by a horizontal stroke.

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'L' followed by a series of vertical, wavy lines.

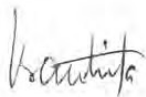
For the Government of Malaysia



For the Government of the Republic of the Union of Myanmar



For the Government of the Republic of the Philippines



For the Government of the Republic of Singapore



For the Government of the Kingdom of Thailand



For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

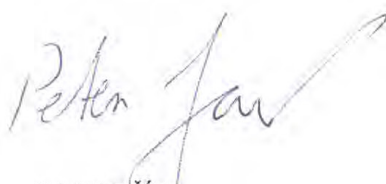


Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet kopi af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.
 Το ανωτέρω κείμενο είναι κυρωμένο αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.
 Is cóip dheimhnithe é an téacs roimhe seo den scribhinn bhunaidh a taisceadh i gcartlann Ard Rúnaíocht na Comhairle sa Bhrúiséil.
 Prethodni je tekst ovjereni primjerak izvornika pohranjenog u arhivu Glavnog tajništva Vijeća u Bruxellesu.
 Il testo che precede è copia certificata dell'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 It-test precedentu huwa kopja ċertifikata tal-original iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Generali tal-Kunsill fi Brussell.
 De voorgaande tekst is een voor gelijkluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.
 Powyższy tekst jest uwierzytelnionym opisem oryginału złożonego w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archíve Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgoranje besedilo je overjena kopija izvornika, ki je deponiran v arhivu generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Ovanstående text är en bestyrkt kopia av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
 Bruselas,
 Brusel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brüssel,
 Βρυξέλλες,
 Brussels,
 Bruxelles, le
 An Bhrúiséil,
 Bruxelles,
 Bruxelles, addi
 Brisele,
 Brüssels
 Brüssel,
 Brussell,
 Brussel,
 Bruksela, dnia
 Bruxelas, em
 Bruxelles,
 Brusel
 Brusselj,
 Bryssel,
 Bryssel den

22 -11- 2022

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Thar ceann Ard Rúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh
 Za glavnog tajnika Vijeća Europske unije
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretāra vārdā –
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus vardu
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd


 P. JAVORČÍK
 Director-General