



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 10. maj 2022
(OR. en)

Interinstitutionel sag:
2022/0137(NLE)

8884/22
ADD 1

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

FORSLAG

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	6. maj 2022
til:	Generalsekretariatet for Rådet
Komm. dok. nr.:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Vedr.:	BILAG til forslag til Rådets afgørelse om indgåelse på Unionens vegne af den omfattende lufttransportaftale mellem medlemsstaterne i Sammenslutningen af Sydøstasiatiske Nationer og Den Europæiske Union og dens medlemsstater

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2022) 193 final - ANNEX.

Bilag: COM(2022) 193 final - ANNEX



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.5.2022
COM(2022) 193 final

ANNEX

BILAG

til

forslag til Rådets afgørelse

**om indgåelse på Unionens vegne af den omfattende lufttransportaftale mellem
medlemsstaterne i Sammenslutningen af Sydøstasiatiske Nationer og Den Europæiske
Union og dens medlemsstater**

BILAG

Omfattende lufttransportaftale

mellem

medlemsstaterne i Sammenslutningen af Sydøstasiatiske Nationer og

Den Europæiske Union og dens medlemsstater

Regeringerne for:

BRUNEI DARUSSALAM,
KONGERIGET CAMBODJA,
REPUBLIKKEN INDONESIA,
DEN DEMOKRATISKE FOLKEREPUBLIK LAOS,
MALAYSIA,
REPUBLIKKEN MYANMARUNIONEN,
REPUBLIKKEN FILIPPINERNE,
REPUBLIKKEN SINGAPORE,
KONGERIGET THAILAND, og
DEN SOCIALISTISKE REPUBLIK VIETNAM,

som er medlemsstaterne i Sammenslutningen af Sydøstasiatiske Nationer ("ASEAN") (i det følgende under ét benævnt "ASEAN-medlemsstaterne" hhv. "ASEAN-medlemsstat" hver for sig)

på den ene side,

og

KONGERIGET BELGIEN,
REPUBLIKKEN BULGARIEN,
DEN TJEKKISKE REPUBLIK,
KONGERIGET DANMARK,
FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,
REPUBLIKKEN ESTLAND,
IRLAND,
DEN HELLENSKE REPUBLIK,
KONGERIGET SPANIEN,
DEN FRANSKE REPUBLIK,
REPUBLIKKEN KROATIEN,
DEN ITALIENSKE REPUBLIK,
REPUBLIKKEN CYPERN,
REPUBLIKKEN LETLAND,
REPUBLIKKEN LITAUEN,
STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,

**UNGARN,
REPUBLIKKEN MALTA,
KONGERIGET NEDERLANDENE,
REPUBLIKKEN ØSTRIG,
REPUBLIKKEN POLEN,
DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,
RUMÆNIEN,
REPUBLIKKEN SLOVENIEN,
DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,
REPUBLIKKEN FINLAND, og
KONGERIGET SVERIGE,**

**der er parter i traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende samlet benævnt "EU-traktaterne") og medlemsstater af Den Europæiske Union (i det følgende under ét benævnt "EU-medlemsstaterne" hhv. "EU-medlemsstaten" hver for sig),
og DEN EUROPÆISKE UNION, i det følgende benævnt "Unionen" eller "EU",**

på den anden side,

SOM ØNSKER at fremme deres interesser vedrørende lufttransport for at bidrage til tættere politiske og økonomiske forbindelser mellem de to regioner,

SOM ANERKENDER betydningen af effektive lufttransportforbindelser for at fremme handel, turisme, investeringer samt den økonomiske og sociale udvikling,

SOM ØNSKER at styrke trafikflyvningen og fremme et internationalt luftfartssystem, der bygger på et loyalt og konkurrencepræget erhvervsmiljø, ikkeforskelsbehandling samt rimelige og lige muligheder for, at luftfartsselskaber kan konkurrere,

SOM ØNSKER at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed i lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af luftfartøjer i ugunstig retning samt underminerer de rejsendes tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

SOM NOTERER SIG, at ASEAN-medlemsstaterne og EU-medlemsstaterne er parter i konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944,

SOM ER BESLUTTET PÅ at maksimere de potentielle fordele ved reguleringsmæssigt samarbejde,

SOM ANERKENDER de vigtige potentielle fordele, der kan opstå gennem konkurrencedygtig trafikflyvning og rentable lufttransportindustrier,

SOM ØNSKER at skabe grobund for loyal konkurrence for luftfartsselskaber i erkendelse af de potentielle fordele ved loyal konkurrence og af, at visse subsidier kan hæmme konkurrencen og bringe denne aftales hovedmål i fare,

SOM AGTER at bygge videre på eksisterende aftaler og overenskomster mellem parterne med sigte på at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for passagerer, befragtere, luftfartsselskaber og lufthavne samt deres personale, befolkninger og andre, som nyder godt heraf,

SOM BEKRÆFTER, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

SOM BEKRÆFTER behovet for at sætte hurtigt ind over for klimæændringer og videreføre samarbejdet om at nedbringe mængden af drivhusgasemissioner fra luftfartssektoren på en måde, der er forenelig med de multilaterale overenskomster på dette område, herunder instrumenter, som står til rådighed for Organisationen for International Civil Luftfart (i det følgende benævnt "ICAO"),

SOM BEKRÆFTER vigtigheden af at beskytte forbrugernes interesser, herunder med de beskyttelselementer, der er indeholdt i konventionen angående indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999, og opnå et højt forbrugerbeskyttelsesniveau, idet behovet for gensidigt samarbejde på dette område anerkendes,

SOM ANERKENDER, at styrkede kommercielle muligheder ikke har til formål at undergrave parternes arbejdsstandarder eller arbejdsrelaterede standarder, og bekræfter vigtigheden af at overveje virkningerne af denne aftale for arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold og arbejdsvilkår samt af de gavnlige virkninger, der opstår, når betydelige økonomiske gevinster fra åbne og konkurrenceprægede markeder kombineres med høje arbejdsstandarder,

SOM NOTERER SIG ønsket om at undersøge mulighederne for at forbedre adgangen til kapital for lufttransportindustrien med henblik på at videreudvikle lufttransportområdet,

SOM ØNSKER at indgå en aftale om lufttransport i tillæg til konventionen angående international civil luftfart, der blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944 —

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

ARTIKEL 1

ANVENDELSESOMRÅDE

1. Ved denne aftale reguleres udøvelsen af lufttransporttjenester, som udøves af EU-luftfartsselskaber fra, inden for eller til ASEAN-medlemsstaternes område, og af ASEAN-medlemsstaternes luftfartsselskaber fra, inden for eller til Unionens område, samt udøvelse af visse tjenesteydelser i tilknytning til disse lufttransporttjenester i overensstemmelse med denne aftale.

2. For at der ikke skal opstå tvivl, må denne aftale under ingen omstændigheder fortolkes således, at den regulerer udøvelsen af lufttransporttjenester, der udføres af et luftfartsselskab fra en ASEAN-medlemsstat fra, inden for eller til en anden ASEAN-medlemsstats område, eller udøvelsen af visse tjenester i tilknytning til disse lufttransporttjenester.

ARTIKEL 2

Definitioner

1. I denne aftale forstås ved:
- a) "Chicagokonventionen": konventionen angående international civil luftfart, som blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944, og som omfatter ethvert bilag, der er vedtaget i henhold til samme konventions artikel 90, og enhver ændring af bilagene eller konventionen i henhold til artikel 90 og 94 i det omfang sådanne bilag og ændringer har fået virkning for parterne
 - b) "Montrealkonventionen": konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999
 - c) "lufttransport": befordring af passagerer, bagage, fragt eller post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder både ruteflyvning og charterflyvning
 - d) "konstatering af statsborgerskab": en konstatering af, at et luftfartsselskab, som har til hensigt at udøve trafikflyvning i medfør af denne aftale, opfylder kravene i artikel 4 med hensyn til ejerskab, effektiv kontrol og hovedsæde

- e) "kompetente myndigheder": de statsorganer eller statslige enheder, der er ansvarlige for de reguleringsmæssige og administrative funktioner, der påhviler parterne i henhold til denne aftale
- f) "konkurrencemyndighed": den eller de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for at håndhæve en parts konkurrencelovgivning, herunder Europa-Kommissionen for så vidt angår Unionen
- g) "konkurrenceregler": retsregler, som inden for en parts jurisdiktion omhandler følgende former for adfærd, når den kan påvirke lufttransporttjenester til, fra eller inden for den pågældende part:
 - i) aftaler mellem luftfartsselskaber, afgørelser vedtaget af sammenslutninger af luftfartsselskaber og alle former for samordnet praksis, som har til formål eller følge at hindre, begrænse eller forvride konkurrencen
 - ii) et eller flere luftfartsselskabers misbrug af en dominerende stilling eller
 - iii) fusioner og virksomhedsovertagelser mellem luftfartsselskaber, der svækker konkurrencen betydeligt, navnlig som følge af skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling
- h) "onlinereservationssystem" (også benævnt "CRS"): et EDB-system, der indeholder oplysninger (herunder fartplaner, ledig kapacitet og billetpriser) for mere end et enkelt luftfartsselskab, med eller uden mulighed for at reservere eller udstede billetter, for så vidt som nogle af eller alle de nævnte ydelser stilles til rådighed for abonnenter, og indeholder "globale distributionssystemer", for så vidt som disse indeholder lufttransportprodukter
- i) "forskelsbehandling": sontring i enhver form uden objektiv begrundelse
- j) "effektiv kontrol": et forhold, der bygger på rettigheder, aftaler eller andre midler, som enkeltvis eller tilsammen, under hensyn til alle faktiske eller retlige forhold, giver mulighed for, direkte eller indirekte at få afgørende indflydelse på foretagendet, særlig ved:
 - i) brugsret til foretagendets aktiver eller dele deraf

- ii) rettigheder eller aftaler, som sikrer afgørende indflydelse på sammensætningen af foretagendets organer eller på disses afstemninger eller beslutninger, eller som på anden måde sikrer afgørende indflydelse på foretagendets drift
- k) "konstatering af egnethed": en konstatering af, hvorvidt et luftfartsselskab, som har til hensigt at udøve trafikflyvning i medfør af denne aftale, har tilstrækkelig økonomisk kapacitet og tilstrækkelig ledelsesmæssig ekspertise til at udøve disse tjenester, og om det er rede til at overholde de love, forskrifter og krav, som gælder for udøvelsen af sådanne tjenester
- l) "fulde omkostninger": omkostningerne ved de udøvede tjenester, som kan omfatte tilstrækkelige beløb til kapitalomkostninger og afskrivning på aktiver samt omkostninger til vedligeholdelse, drift, forvaltning og administration
- m) "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats territorium
- n) "væsentlige transaktioner": levering af varer og tjenester af et sådant omfang, at de påvirker parternes luftfartsselskabers muligheder for at konkurrere på rimelige og lige vilkår
- o) "charterflyvning": en lufttransporttjeneste, der ikke er ruteflyvning
- p) "part": Unionen og EU-medlemsstaterne på den ene side eller en ASEAN-medlemsstat på den anden side
- q) "parter":
 - i) Unionen og EU-medlemsstaterne og
 - ii) ASEAN-medlemsstaterne
- r) "hovedsæde": et luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted på en parts territorium, hvori luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af vedvarende luftdygtighed
- s) "ruteflyvning": en række flyvninger, der har samtlige følgende kendetegn:

- i) beflyvningen finder sted gennem luftrummet over mere end én stats territorium
- ii) den udføres med luftfartøjer til transport af passagerer, baggage, post og/eller fragt mod betaling af vederlag eller leje således, at hver flyvning er åben for offentligheden
- iii) den opereres mellem de samme to eller flere lufthavne, enten:
 - A) i henhold til en offentliggjort fartplan, eller
 - B) med en sådan regelmæssighed eller hyppighed, at der tydeligt er tale om en identificerbar systematisk række flyvninger
- t) "egen-handling": det forhold, at et luftfartsselskab selv udfører en eller flere former for groundhandlyingdelser og ikke indgår nogen form for kontrakt med tredjemand om levering af sådanne tjenesteydelser. I forbindelse med denne definition anses luftfartsselskaberne indbyrdes ikke for tredjemænd, hvis:
 - i) den ene besidder aktiemajoriteten i den anden, eller
 - ii) en fælles enhed besidder en majoritetsinteresse i dem begge
- u) "alvorlig forstyrrelse af en parts økonomi": en ekstraordinær, midlertidig og betydelig krise, der påvirker hele en ASEAN-medlemsstats eller en EU-medlemsstats økonomi snarere end en bestemt region eller økonomisk sektor
- v) "statsejet virksomhed": enhver virksomhed, der udøver forretningsvirksomhed, hvor:
 - i) en part ejer mere end 50 % af virksomhedens tegnede kapital eller de stemmerettigheder, der er knyttet til de aktier, som virksomheden har udstedt, eller
 - ii) en part udøver eller har mulighed for direkte eller indirekte at udøve bestemmende indflydelse i kraft af sin finansielle deltagelse heri eller i kraft af de gældende regler eller den gældende praksis for driften eller på enhver anden måde, der er relevant for at fastslå en sådan afgørende indflydelse på

virksomheden. En part anses for at have bestemmende indflydelse, når parten, direkte eller indirekte, kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i virksomhedens administrations-, ledelses- eller tilsynsorgan

w) "tekniske landinger": landinger, som har andre formål end ombordtagning eller afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post, som befordres ad luftvejen

x) "støtte": ethvert økonomisk bidrag ydet af staten eller ethvert andet offentligt organ, herunder:

i) direkte overførsel af midler såsom tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler, overtagelse af passiver såsom ved lånegarantier, kapitaltilførsler, ejerskab, beskyttelse mod konkurs eller forsikringer

ii) afkald på eller manglende inddrivelse af indtægter, der normalt skal betales

iii) levering af andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller indkøb af varer eller tjenesteydelser eller

iv) indbetaling af midler til en finansieringsmekanisme, eller hvis et privat organ får overdraget eller bliver pålagt at varetage en eller flere af de i denne artikels stk. 1, litra x), nr. i), ii) og iii), nævnte funktioner, som normalt ville påhvile staten eller andre offentlige organer og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis,

som er begrænset til en enhed eller erhvervsgren eller en gruppe af enheder eller erhvervsgrene, der hører under den støtteydende myndigheds jurisdiktion, og hvorved luftfartsselskaberne opnår en fordel. Modtageren anses ikke for at have opnået en fordel ved en finansiel intervention, som gennemføres af staten eller et andet offentligt organ, hvis en privat markedsaktør, der udelukkende lader sig lede af udsigten til fortjeneste, i samme situation som det pågældende offentlige organ ville have gennemført samme finansielle intervention

y) "tarif": billetpris, fragtrate eller afgift for transport af passagerer, bagage og/eller fragt (med undtagelse af post) inden for lufttransport (herunder enhver anden form for transport i forbindelse hermed), der opkræves af luftfartsselskaber, herunder deres agenter, og vilkårene for adgang til sådanne billetpriser, fragtrater eller afgifter

- z) "territorium": for ASEAN-medlemsstaternes vedkommende landterritoriet, indre farvande, arkipelagfarvande, territorialfarvande, havbunden og dennes undergrund samt luftrummet over disse, og for Unionen landterritoriet, indre farvande og territorialfarvande, på hvilke EU-traktaterne finder anvendelse på de vilkår, der er fastsat i disse traktater, og havbunden og dennes undergrund samt luftrummet over disse og
- aa) "brugeravgift": en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af lufthavnsfaciliteter og -tjenester, luftfartsfaciliteter og -tjenester eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og -tjenester, herunder tilknyttede tjenester og faciliteter, eller en støjrelateret afgift, herunder afgifter til løsning af lokale luftkvalitetsproblemer i eller i nærheden af lufthavne. For at der ikke skal opstå tvivl, omfatter denne definition ikke ordninger til håndtering af klimarelaterede emissioner fra international luftfart.

ARTIKEL 3

Tilståelse af rettigheder

Ruteplan

1. ASEAN-medlemsstaterne tillader EU-luftfartsselskaber at operere på følgende ruter:

alle destinationer i Unionen – alle mellemliggende destinationer – alle destinationer i den pågældende ASEAN-medlemsstat – alle efterfølgende destinationer.

I forbindelse med de ovennævnte ruter omfatter mellemliggende destinationer og efterfølgende destinationer en eller flere destinationer i enhver anden ASEAN-medlemsstat.

2. Unionen og dens medlemsstater tillader ASEAN-medlemsstaterne at operere på følgende ruter:

alle destinationer i den pågældende ASEAN-medlemsstat – alle mellemliggende destinationer – alle destinationer i Unionen – alle efterfølgende destinationer.

I forbindelse med de ovennævnte ruter omfatter destinationer i Unionen en eller flere destinationer i enhver af EU-medlemsstaterne.

Trafikrettigheder

3. Parterne tildeler hinanden følgende rettigheder til deres respektive luftfartsselskabers gennemførelse af international lufttransport:

- a) retten til at overflyve den tildelende parts territorium uden at lande
- b) retten til at foretage tekniske landinger på den tildelende parts territorium
- c) retten for en ASEAN-medlemsstats luftfartsselskaber til at udføre international lufttransport i form af passagertjenester, fragttjenester og kombinerede tjenester på rute- og charterflyvninger mellem enhver destination i den pågældende ASEAN-medlemsstat og enhver destination i Unionen (tredje og fjerde frihedsrettighed)
- d) retten for EU-luftfartsselskaber til at udføre international lufttransport i form af passagertjenester, fragttjenester og kombinerede tjenester på rute- og charterflyvninger mellem enhver destination i Unionen og enhver destination i ASEAN-medlemsstaterne (tredje og fjerde frihedsrettighed)
- e) retten for en ASEAN-medlemsstats luftfartsselskaber til at udføre international lufttransport i form af passagertjenester, fragttjenester og kombinerede tjenester på rute- og charterflyvninger mellem enhver destination i en EU-medlemsstat og enhver destination i en anden EU-medlemsstat eller enhver destination i et tredjeland som led i en tjeneste med oprindelse eller destination i den pågældende ASEAN-medlemsstat (femte frihedsrettighed), jf. dog denne artikels stk. 4
- f) retten for EU-luftfartsselskaber til at udføre international lufttransport i form af passagertjenester, fragttjenester og kombinerede tjenester på rute- og charterflyvninger mellem enhver destination i en ASEAN-medlemsstat og enhver destination i en anden ASEAN-medlemsstat eller enhver destination i et tredjeland som led i en tjeneste med oprindelse eller destination i Unionen (femte frihedsrettighed), jf. dog denne artikels stk. 5, og
- g) andre rettigheder som fastsat i denne aftale.

4. For passagertjenester og kombinerede tjenester er de rettigheder, der tildeles i henhold til denne artikels stk. 3, litra e), for hver ASEAN-medlemsstat underlagt alle følgende betingelser:

- a) der må højst opereres syv (7) ugentlige flyvninger med afgang fra eller ankomst til hver EU-medlemsstat i hver retning umiddelbart efter denne aftales ikrafttræden
 - b) der må højst opereres yderligere syv (7) ugentlige flyvninger med afgang fra eller ankomst til hver EU-medlemsstat i hver retning efter to (2) år, og
 - c) de flyvninger, der opereres i henhold til denne artikels stk. 4, litra b), må ikke beflyve ruter mellem en EU-medlemsstat og et tredjeland, som allerede beflyves af et EU-luftfartsselskab. Med henblik på dette stykke anses en rute for at være befløjet af et EU-luftfartsselskab, hvis det pågældende luftfartsselskab ved ruteflyvning beflyver den omhandlede rute med egne luftfartøjer, med luftfartøjer leaset med eller uden besætning eller, i tilfælde af flyvninger uden mellemlanding, ved hjælp af code share-aftaler.
5. For passagertjenester og kombinerede tjenester er de rettigheder, der tildeles i henhold til denne artikels stk. 3, litra f), for hver EU-medlemsstat underlagt alle følgende betingelser:
- a) der må højst opereres syv (7) ugentlige flyvninger med afgang fra eller ankomst til hver ASEAN-medlemsstat i hver retning umiddelbart efter denne aftales ikrafttræden
 - b) der må højst opereres yderligere syv (7) ugentlige flyvninger med afgang fra eller ankomst til hver ASEAN-medlemsstat i hver retning efter to år, og
 - c) de flyvninger, der opereres i henhold til denne artikels stk. 5, litra b), må ikke beflyve ruter mellem en ASEAN-medlemsstat og et tredjeland, som allerede beflyves af et luftfartsselskab fra den pågældende ASEAN-medlemsstat. Med henblik på dette stykke anses en rute for at være befløjet af et luftfartsselskab fra en ASEAN-medlemsstat, hvis det pågældende luftfartsselskab ved ruteflyvning beflyver den omhandlede rute med egne luftfartøjer, med luftfartøjer leaset med eller uden besætning eller, i tilfælde af flyvninger uden mellemlanding, ved hjælp af code share-aftaler.

Operationel fleksibilitet

6. Hver parts luftfartsselskaber kan for nogle eller alle deres flyvninger på de ruter, som er angivet i denne artikels stk. 1 og 2, frit vælge at:

- a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
- b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
- c) beflyve mellemliggende destinationer og efterfølgende destinationer samt destinationer på parternes territorium i enhver kombination og rækkefølge i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 3
- d) undlade landing på én eller flere destinationer
- e) overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination (omstigning)
- f) foretage mellemlandinger på enhver destination på eller uden for parternes territorier
- g) foretage transittrafik gennem den anden parts territorium
- h) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse og
- i) betjene mere end én destination i samme EU-medlemsstat eller ASEAN-medlemsstat på samme rute (co-terminalisation).

7. Den operationelle fleksibilitet, der er fastsat i denne artikels stk. 6, må udøves uden retningsbegrænsning eller geografisk begrænsning, forudsat at:

- a) ASEAN-medlemsstatens luftfartsselskaber beflyver en destination i den pågældende ASEAN-medlemsstat og
- b) EU-luftfartsselskaberne beflyver en destination i Unionen.

8. Parterne tillader hvert luftfartsselskab at fastsætte, med hvilken forbindelseshyppighed og kapacitet det vil udbyde international lufttransport ud fra forretningsmæssige hensyn. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af parterne ensidigt trafikmængden, -hyppigheden eller -regulariteten, rutevalget, trafikens oprindelse og destination eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden parts luftfartsselskaber opererer, undtagen af toldmæssige, tekniske eller operationelle hensyn, hensyn til lufttrafikstyringens sikkerhed samt hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse, forudsat at dette sker uden forskelsbehandling, eller medmindre andet er fastsat i denne aftale.

9. Intet i denne aftale må anses for at tillægge nogen af følgende rettigheder:

- a) hvad angår ASEAN-medlemsstaterne retten til, at deres luftfartsselskaber i en EU-medlemsstat ombordtager passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag eller lejeafgift og er bestemt for en anden destination i den samme EU-medlemsstat, og
- b) hvad angår Unionen retten til, at dens luftfartsselskaber i en ASEAN-medlemsstat ombordtager passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag eller lejeafgift og er bestemt for en anden destination i den samme ASEAN-medlemsstat.

ARTIKEL 4

Tilladelser til at operere og tekniske tilladelser

1. Ved modtagelsen af en ansøgning om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab fra den anden part udsteder en part relevante tilladelser til at operere og tekniske tilladelser med det mindst mulige tidsforbrug til procedurer, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

- a) for et luftfartsselskab fra en ASEAN-medlemsstat:
 - i) at luftfartsselskabet har sit hovedsæde i den pågældende ASEAN-medlemsstat og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med samme ASEAN-medlemsstats lovgivning
 - ii) at den ASEAN-medlemsstat, der har udstedt luftfartsselskabets AOC, udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og den kompetente myndighed er entydigt identificeret, og
 - iii) at luftfartsselskabet ejes, direkte eller i kraft af en ejermajoritet, og effektivt kontrolleres af den pågældende ASEAN-medlemsstat og/eller dens statsborgere
- b) for et EU-luftfartsselskab:

- i) at luftfartsselskabet er etableret på Unionens territorium og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med EU-retten
 - ii) at den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af luftfartsselskabets AOC, udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og den kompetente myndighed er entydigt identificeret, og
 - iii) at luftfartsselskabet ejes, direkte eller i kraft af en ejermajoritet, og kontrolleres effektivt af en eller flere EU-medlemsstater, af andre stater, der er part i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, af Schweiz, af statsborgere i disse stater eller af en kombination heraf
- c) at artikel 15 og 16 overholdes, og
- d) at luftfartsselskabet opfylder de betingelser, som er fastsat i de love og forskrifter, som normalt anvendes på udøvelse af international lufttransport af den part, der behandler ansøgningen.

2. Med henblik på denne artikel og artikel 5 omfatter dokumentation for effektiv myndighedskontrol med et luftfartsselskab følgende:

- a) at luftfartsselskabet har en gyldig licens eller tilladelse udstedt af den pågældende parts kompetente myndighed og opfylder kriterierne i den part, der udsteder licens eller tilladelse til at drive international lufttrafik, og
- b) at den pågældende part har og opretholder sikkerhedstilsynsprogrammer for det pågældende luftfartsselskab i overensstemmelse med ICAO-normerne.

3. En part udsteder tilladelser til at operere og tekniske tilladelser uden forskelsbehandling af den anden parts luftfartsselskaber.

4. Ved modtagelsen af en ansøgning om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab fra en anden part anerkender en part den anden parts konstatering af dette luftfartsselskabs egnethed og/eller statsborgerskab, som om denne konstatering er foretaget af partens egne kompetente myndigheder, uden yderligere forespørgsler herom, jf. dog artikel 5, stk. 2. For at der ikke skal opstå tvivl, omfatter dette stykke ikke anerkendelsen af konstateringer i relation til flyvesikkerhedscertifikater eller -licenser, luftfartssikkerhedsordninger eller forsikringsdækning.

ARTIKEL 5

Afvisning, tilbagekaldelse, suspension og begrænsning af tilladelser til at operere eller tekniske godkendelser

1. En part kan afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelserne til at operere eller de tekniske tilladelser, som tilhører en anden parts luftfartsselskaber, eller på anden måde afvise, suspendere, stille betingelser for eller begrænse operationerne for et af denne anden parts luftfartsselskaber i følgende tilfælde:

- a) for et luftfartsselskab fra en ASEAN-medlemsstat:
 - i) hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedsæde i en ASEAN-medlemsstat eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med samme ASEAN-medlemsstats lovgivning, eller
 - ii) hvis den ASEAN-medlemsstat, der har udstedt luftfartsselskabets AOC, ikke udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er entydigt identificeret, eller
 - iii) hvis luftfartsselskabet ikke ejes, direkte eller i kraft af en ejermajoritet, eller ikke effektivt kontrolleres af den pågældende ASEAN-medlemsstat og/eller dens statsborgere
- b) for et EU-luftfartsselskab:
 - i) hvis luftfartsselskabet ikke er etableret på Den Europæiske Unions territorium eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med EU-retten, eller
 - ii) hvis den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af luftfartsselskabets AOC, ikke udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er entydigt identificeret, eller
 - iii) hvis luftfartsselskabet ikke ejes, direkte eller i kraft af en ejermajoritet, og kontrolleres effektivt af en eller flere EU-medlemsstater, af andre stater, der er part i aftalen om Det

Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, af Schweiz, af statsborgere i disse stater eller af en kombination heraf, eller

- c) hvis luftfartsselskabet har undladt at overholde de love og bestemmelser, der er nævnt i artikel 7.

2. Hvis den ene part har rimelig grund til at antage, at et af en anden parts luftfartsselskaber befinder sig i en af de situationer, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, kan denne part udbede sig samråd med den anden part.

3. Et sådant samråd indledes hurtigst muligt og senest tredive (30) dage efter datoen for modtagelse af anmodningen om samråd. Hvis der ikke indgås en tilfredsstillende aftale inden for tredive (30) dage eller et aftalt tidsrum fra datoen for indledning af et sådant samråd, eller hvis der ikke træffes de aftalte afhjælpende foranstaltninger, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den part, der anmodede om samrådet, kan træffe foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere eller de tekniske tilladelser eller på anden måde afvise, suspendere, stille betingelser for eller begrænse operationerne for det pågældende luftfartsselskab med henblik på at sikre, at bestemmelserne i artikel 4 og 7 overholdes.

4. I det tilfælde, som er omhandlet i denne artikels stk. 1, litra c), kan en part uanset denne artikels stk. 3 træffe umiddelbare eller hastende foranstaltninger, hvis det er påkrævet i nødstilfælde, eller for at forhindre yderligere manglende overholdelse. For at der ikke skal opstå tvivl, kræver yderligere manglende overholdelse, at spørgsmålet om manglende overholdelse allerede er taget op af de berørte parter kompetente myndigheder.

5. Denne artikel begrænser ikke en parts ret til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelserne til at operere eller de tekniske tilladelser, som tilhører en anden parts luftfartsselskab(er), eller på anden måde afvise, suspendere, stille betingelser for eller begrænse operationerne for et eller flere af den anden parts luftfartsselskaber i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 8, 15, 16 eller 25.

ARTIKEL 6

Liberalisering af ejerskab og kontrol

Parterne anerkender de potentielle fordele ved en gradvis liberalisering af ejerskab af og kontrol med deres respektive luftfartsselskaber. Parterne kan på et belejligt tidspunkt undersøge mulighederne for gensidig liberalisering af ejerskab af og kontrol med luftfartsselskaber i det fælles udvalg, som er omhandlet i artikel 23. Det fælles udvalg kan derefter foreslå ændringer af denne aftale i overensstemmelse med artikel 23, stk. 4, litra f), og artikel 28.

ARTIKEL 7

Overholdelse af love og forskrifter

1. Når den ene parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, skal luftfartsselskaberne overholde sidstnævnte parts love og forskrifter, der gælder for luftfartøjers indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra dette territorium som led i international lufttransport.

2. Når den ene parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader en anden parts territorium, skal sidstnævnte parts love og forskrifter, der gælder for indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra dette territorium for passagerer, besætningsmedlemmer, bagage, fragt og/eller post om bord på luftfartøjer (herunder forskrifter om indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne eller, hvad post angår, postforskrifter), overholdes af/for ombordværende passagerer, besætningsmedlemmer, bagage, fragt og/eller post.

3. Hver part giver på sit territorium den anden parts luftfartsselskaber ret til at træffe foranstaltninger med henblik på at sikre, at der alene befordres personer med de rejsedokumenter, der kræves for indrejse i eller transit gennem denne anden parts territorium.

ARTIKEL 8

Loyal konkurrence

1. Parterne er enige om, at det er deres fælles mål at skabe et loyalt og konkurrencepræget miljø, hvor parternes luftfartsselskaber har rimelige og lige muligheder for at konkurrere om udøvelse af lufttransporttjenester.

2. For at nå det mål, der er omhandlet i denne artikels stk. 1, skal parterne:

- a) vedtage eller opretholde konkurrenceregler
- b) oprette eller opretholde en operationelt uafhængig konkurrencemyndighed, som er udstyret med alle nødvendige beføjelser og ressourcer, og som effektivt håndhæver partens konkurrenceregler. Konkurrencemyndighedens afgørelser kan appelleres og indbringes for en domstol eller et domstolslignende organ i den pågældende part

- c) inden for deres respektive jurisdiktioner fjerne alle former for forskelsbehandling eller illoyal praksis, der undergraver en anden parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere om udøvelsen af lufttransporttjenester. For at der ikke skal opstå tvivl, må intet i denne artikels stk. 2, litra c), omfatte den adfærd, der er beskrevet i artikel 2, stk. 1, litra g), og
- d) undlade at yde eller opretholde støtte til luftfartsselskaber, hvis støtte af den art risikerer at undergrave en anden parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere om udøvelsen af lufttransporttjenester.

3. Uanset denne artikels stk. 2, litra d), må følgende ydes:

- a) støtte til insolvente eller kriseramte luftfartsselskaber, forudsat at:
 - i) denne støtte er betinget af, at der udarbejdes en troværdig omstruktureringsplan baseret på realistiske antagelser med henblik på at sikre, at det kriserammede luftfartsselskab inden for et rimeligt tidsrum igen bliver levedygtigt på lang sigt, og
 - ii) det pågældende luftfartsselskab, dets investorer eller dets aktionærer i væsentlig grad selv bidrager til omstruktureringssomkostningerne
- b) midlertidig likviditetsstøtte til et kriseramt luftfartsselskab i form af lån eller lånegarantier, der er begrænset til det beløb, der kræves for at holde det pågældende luftfartsselskab kørende i den tid, som det tager at udarbejde en omstrukturings- eller likvidationsplan
- c) forudsat at støtten er begrænset til det minimumsbeløb, der kræves for at nå det ønskede mål, og udøvelsen af lufttransporttjenester mellem parterne påvirkes mindst muligt:
 - i) støtte, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer eller usædvanlige begivenheder
 - ii) støtte for at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en af parternes økonomi
 - iii) støtte til luftfartsselskaber, der har fået overdraget at udføre klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste, som er nødvendige for at opfylde væsentlige transportbehov hos

befolkningen, der ikke kan opfyldes af markedskræfterne alene, forudsat at denne støtte er begrænset til et rimeligt vederlag for leveringen af de pågældende lufttrafiktjenester, og

- iv) støtte, som står til rådighed for alle luftfartsselskaber, og som ikke retligt eller faktisk er begrænset til visse luftfartsselskaber.

4. Parterne sikrer, at hvert af deres luftfartsselskaber, der udøver lufttransporttjenester i henhold til denne aftale, offentliggør eller på anden måde udarbejder og efter anmodning forelægger en årsberetning og et ledsagende årsregnskab, der er uafhængigt revideret og følger internationalt anerkendte regnskabsstandarder og standarder for virksomheders offentliggørelse af finansielle oplysninger som f.eks. IFRS (International Financial Reporting Standards). Under alle omstændigheder skal subsidier angives særskilt i årsregnskabet.

5. På lufttransportområdet sikrer hver part, at væsentlige transaktioner mellem dens luftfartsselskaber og leverandører af varer og tjenester, som er statsejede virksomheder (uanset i hvilken form) i den pågældende part, er baseret på markedsvilkår svarende til dem, der gælder i armslængdetransaktioner.

6. Hver part skal efter anmodning fra en anden part inden for tredive (30) dage eller en aftalt frist give den anden part relevante oplysninger, som der med rimelighed kan anmodes om for at sikre overholdelsen af bestemmelserne i denne artikel. Dette kan omfatte yderligere oplysninger om subsidier og om de anliggender, der er nævnt i denne artikels stk. 4 og 5. Efter anmodning behandles sådanne oplysninger fortroligt af den part, der modtager oplysningerne.

7. Hvis en eller flere parter (i det følgende under ét benævnt "den initiativtagende part" med henblik på denne artikel) finder, at deres luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere påvirkes negativt af:

- a) forskelsbehandling eller illoyal praksis, der er forbudt i henhold til denne artikels stk. 2, litra c)
- b) støtte, der er forbudt i henhold til denne artikels stk. 2, litra d), bortset fra støtte anført i denne artikels stk. 3, eller
- c) undladelse af at give de oplysninger, der anmodes om i henhold til denne artikels stk. 6,

kan den initiativtagende part følge proceduren i denne artikels stk. 8-10.

8. Den initiativtagende part indgiver en skriftlig anmodning om samråd til den eller de berørte parter (i det følgende under ét benævnt "den besvarende part" med henblik på denne artikel). Samrådet indledes senest tredive (30) dage efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem de nævnte parter.

9. Hvis den initiativtagende part og den besvarende part ikke når til enighed om sagen inden for tres (60) dage fra datoen for modtagelse af anmodningen om samrådet, kan den initiativtagende part træffe foranstaltninger over for alle eller nogle af den besvarende parts luftfartsselskaber, som har udvist den påklagede adfærd, eller som har draget fordel af den pågældende forskelsbehandling, illoyale praksis eller støtte.

10. De foranstaltninger, der træffes i henhold til stk. 9, skal være passende, forholdsmæssige og begrænset i omfang og varighed til, hvad der er strengt nødvendigt for at afbøde skaden for den initiativtagende parts luftfartsselskaber og fjerne den uberettigede fordel, der er opnået af den besvarende parts luftfartsselskaber.

11. Når spørgsmål vedrørende denne artikel henvises til tvistbilæggelsesproceduren i artikel 25:

- a) kan tvisten uanset artikel 25, stk. 2 og 3, straks indbringes for en person eller et organ til afgørelse eller indbringes til voldgift, og
- b) fristerne i artikel 25, stk. 10, 11 og 12, halveres.

12. Intet i denne aftale må på nogen måde påvirke, begrænse eller udgøre en trussel mod den kompetence eller de beføjelser, der er tillagt parternes konkurrencemyndigheder eller de domstole eller voldgiftsretter, som gennemgår de pågældende myndigheders afgørelser. Foranstaltninger, der træffes af en initiativtagende part i henhold til denne artikels stk. 9, berører ikke eventuelle foranstaltninger truffet af de nævnte myndigheder og domstole eller voldgiftsretter, herunder dem, der træffes af den initiativtagende part. Handlinger og foranstaltninger, der træffes af parternes konkurrencemyndigheder og af de domstole eller voldgiftsretter, der prøver disse myndigheders afgørelser, er ikke omfattet af den tvistbilæggelsesordning, der er fastsat i artikel 25.

ARTIKEL 9

Forretningsvirksomhed

1. Parterne er enige om, at hindringer for deres luftfartsselskabers forretningsvirksomhed vil kunne hæmme de fordele, der skal opnås med denne aftale. Parterne er enige om at samarbejde om at fjerne sådanne hindringer, når de

kan hæmme den kommercielle drift, skabe konkurrenceforvridning eller påvirke lige muligheder for at konkurrere.

2. Det fælles udvalg overvåger de fremskridt, der gøres med effektivt at sætte ind over for de hindringer for at drive forretning, som parternes luftfartsselskaber støder på.

ARTIKEL 10

Erhvervsmæssige operationer

1. Parterne tildeler hinanden de rettigheder, der er fastsat i denne artikels stk. 2-17. Parternes luftfartsselskaber pålægges ikke at have en lokal partner med henblik på anvendelsen af denne artikel.

Repræsentanter for luftfartsselskaber

2. Hver parts luftfartsselskaber har ret til om fornødent frit at etablere kontorer og faciliteter på en anden parts territorium for at udøve tjenester i henhold til denne aftale, så vidt det er praktisk muligt og uden forskelsbehandling.

3. Uden at det berører sikkerhedsforskrifter, og hvor sådanne faciliteter befinder sig i en lufthavn, kan de være underlagt begrænsninger på grund af pladstilgængelighed.

4. Hver parts luftfartsselskaber må (i overensstemmelse med en anden parts love og bestemmelser om indrejse, ophold og beskæftigelse) medtage og beskæftige personale på den anden parts territorium, som varetager ledelse, markedsføring, tekniske opgaver, driftsopgaver og anden specialistvirksomhed, som kræves til at understøtte udbuddet af lufttransportydelser. Parterne behandler hurtigt tilståelsen af arbejdstilladelser, når dette er nødvendigt, for personale, som ansættes i repræsentationerne nævnt i dette stykke, herunder personale, som udfører visse midlertidige opgaver, med forbehold af de relevante gældende love og forskrifter.

Groundhandling

5. a) Uden at det berører denne artikels stk. 5, litra b), må hvert luftfartsselskab med hensyn til groundhandling på den anden parts territorium:

i) udføre deres egen groundhandling (egen-handling) eller

- ii) vælge mellem konkurrerende leverandører, hvis sådanne leverandører helt eller delvis udøver groundhandlingydelser i overensstemmelse med den pågældende parts love og forskrifter.
- b) Denne artikels stk. 5, litra a), er underlagt hensyn til flyve- og luftfartssikkerhedsmæssige samt fysiske eller operationelle begrænsninger. I tilfælde, hvor sådanne hensyn begrænser, vanskeliggør eller udelukker egen-handling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem leverandører, som udbyder groundhandlingydelser, skal den relevante part sikre, at alle luftfartsselskaber har lige og tilstrækkelig adgang til alle ydelser af den art, og at priserne på sådanne ydelser fastlægges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier.

Tildeling af slots (ankomst- og afgangstidspunkter) i lufthavne

6. Hver part skal sikre, at dens forskrifter, retningslinjer og procedurer om tildeling af slots i lufthavnene på dens territorium gennemføres rettidigt, på en gennemsigtig og effektiv måde samt uden forskelsbehandling.

Operationelle planer, programmer og fartplaner

7. En part må kræve, at dennes kompetente myndigheder underrettes om operationelle planer, programmer eller fartplaner for trafikflyvning, der udøves inden for rammerne af denne aftale, når det alene er til orientering. Hvis en part kræver en sådan underretning, skal den minimere den administrative byrde i forbindelse med de underretningskrav og -procedurer, der bæres af lufttransportmellemed og en anden parts luftfartsselskaber.

Salg, lokale udgifter og overførsel af midler

8. Hver parts luftfartsselskaber gives tilladelse til at sælge lufttransport og tilknyttede ydelser, både egne og andre luftfartsselskabers, på en anden parts territorium. Et luftfartsselskab kan efter eget valg gøre dette direkte og/eller via sine salgsagenter, andre mellemed udpeget af luftfartsselskabet eller via internettet eller enhver anden tilgængelig kanal. Sådanne transportydelser og dertil knyttede ydelser må sælges og købes i den valuta, der anvendes i det territorium, hvor salget eller købet finder sted, eller i frit konvertible valutaer.

9. Hver parts luftfartsselskaber har ret til at betale lokale udgifter, herunder køb af brændstof på en anden parts territorium, i den lokale valuta eller efter eget valg i frit konvertible valutaer til markedskursen.

10. a) Hver parts luftfartsselskaber gives tilladelse til på anmodning at lade lokale indtægter omveksle til frit konvertible valutaer og på et hvilket som helst tidspunkt og på en hvilken som helst måde at overføre sådanne indtægter fra en anden parts territorium til et land efter eget valg.

Omveksling og overførsel tillades umiddelbart, uden restriktioner eller afgifter i den forbindelse, til den gældende markedskurs for transaktioner og overførsel, der gælder på det tidspunkt, hvor et luftfartsselskab indgiver anmodningen om overførsel første gang, og pålægges ingen gebyrer ud over dem, der normalt opkræves af banker for gennemførelse af sådanne omvekslinger og overførsler.

- b) Hvis kapitalbevægelser og betalinger, herunder overførsler, under ekstraordinære omstændigheder medfører eller truer med at medføre alvorlige vanskeligheder for en parts økonomi, må den pågældende part træffe foranstaltninger, der begrænser de rettigheder, der er fastsat i denne artikels stk. 10, litra a), forudsat at sådanne foranstaltninger er midlertidige og strengt nødvendige for at afhjælpe sådanne vanskeligheder. Sådanne foranstaltninger må ikke udgøre et middel til vilkårlig eller uberettiget forskelsbehandling af de øvrige parter luftfartsselskaber i forhold til luftfartsselskaber fra noget andet land.

Samarbejdsaftaler om markedsføring

11. I forbindelse med drift eller lufttransporttjenester, der er omfattet af denne aftale, gives hver parts luftfartsselskaber tilladelse til at indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. ordninger om reservering af kapacitet eller code share, med:

- a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber
- b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og
- c) en udbyder af overfladetransport (land- eller søtransport) fra et hvilket som helst land

under forudsætning af, at i) det opererende luftfartsselskab er indehaver af de relevante trafikrettigheder, ii) det markedsførende luftfartsselskab har de relevante ruterettigheder, og iii) ordningerne opfylder de krav, der normalt gælder for sådanne ordninger.

12. I forbindelse med drift eller udbud af lufttransporttjenester, der er omfattet af denne aftale, jf. dog artikel A, gives hver parts luftfartsselskaber tilladelse til at indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. ordninger om reservering af kapacitet eller code share, med et luftfartsselskab, der opererer en indenlandsk strækning, såfremt:

- a) den indenlandske strækning er en del af en international rejse, og
- b) ordningerne opfylder de krav, der normalt gælder for sådanne ordninger.

I dette stykke forstås ved "indenlandsk strækning", hvis det opererende luftfartsselskab er et luftfartsselskab fra Unionen, en rute på en EU-medlemsstats territorium, og, hvis den indenlandske strækning opereres af et luftfartsselskab fra en ASEAN-medlemsstat, en rute på den pågældende ASEAN-medlemsstats territorium.

13. Når der sælges lufttransport af passagerer i forbindelse med samarbejdsaftaler om markedsføring, skal køberen på salgsstedet, eller i hvert fald ved indtjekning eller før ombordstigning, hvis der ikke skal tjekkes ind i forbindelse med en tilsluttende flyforbindelse, informeres om, hvilke transportudøvere der driver hvilke afsnit af ruten.

Intermodale tjenester

14. For passagerbefordring gælder, at leverandører af overfladetransporttjenester ikke er omfattet af love og forskrifter for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransporttjenesten i eget navn.

15. Uanset andre bestemmelser i denne aftale har hver parts luftfartsselskaber og indirekte fragtttransportudbydere i forbindelse med international lufttransport ret til uden begrænsninger at vælge landtransport af fragt til og fra destinationer på parternes territorium eller i tredjelande, herunder transport til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og (hvis det er relevant) til at transportere fragt under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Sådant fragt skal, uanset om der er tale om overflade- eller lufttransport, have adgang til lufthavnens toldmyndigheder og -faciliteter. Et luftfartsselskab kan vælge selv at udføre sin overfladetransport eller at tilbyde overfladetransport via aftaler med andre leverandører af overfladetransporttjenester, herunder overfladetransport leveret af andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale fragttjenester kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

Leasing

16. Hver parts luftfartsselskaber gives tilladelse til at udøve lufttransporttjenester i henhold til denne aftale ved:

- a) at anvende luftfartøjer, der er leaset uden besætning fra en hvilken som helst leasinggiver

- b) at anvende luftfartøjer, der er leaset med besætning fra andre luftfartsselskaber fra samme part som leasingtagerluftfartsselskabet, eller
- c) at anvende luftfartøjer, der er leaset med besætning fra luftfartsselskaber fra et andet land end leasingtagerluftfartsselskabets, forudsat at leasingen er berettiget på grundlag af ekstraordinære behov, sæsonbetingede kapacitetsbehov eller operationelle vanskeligheder hos leasingtageren, og at leasingen ikke overskrider den varighed, der er strengt nødvendig for at opfylde disse behov eller overvinde disse vanskeligheder.

17. De berørte parter kan kræve, at leasingordninger godkendes af deres kompetente myndigheder med henblik på at kontrollere, at de betingelser, der er fastsat i dette stykke, og de gældende flyvesikkerhedskrav og luftfartssikkerhedskrav overholdes. Hvis en part kræver en sådan godkendelse, skal den dog bestræbe sig på at fremskynde godkendelsesprocedurerne og minimere den administrative byrde for de berørte luftfartsselskaber. For at der ikke skal opstå tvivl, berører bestemmelserne i dette stykke ikke en parts love og forskrifter for så vidt angår den pågældende parts luftfartsselskabers leasing af luftfartøjer.

ARTIKEL 11

Told og andre skatter

1. Luftfartøjer, som benyttes til international lufttransport af en parts luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, brændstof, smøremidler, teknisk forråd, jordbaseret udstyr, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer og herunder spiritus, tobak og andre produkter, som sælges til eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre genstande, som er bestemt til eller udelukkende bruges i forbindelse med operation eller servicering af luftfartøjer, der benyttes til international lufttransport, er ved ankomsten til en anden parts territorium, forudsat at dette udstyr og forråd forbliver om bord på luftfartøjet, på et gensidigt grundlag i videst muligt omfang i medfør af parternes respektive interne love og forskrifter fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, toldafgifter, punktafgifter, kontrolgebyrer, merværdiafgifter eller andre lignende indirekte skatter samt lignende gebyrer og afgifter, som:

- a) pålægges af den anden parts relevante myndigheder og
- b) ikke er baseret på omkostningerne ved den udøvede tjeneste.

For at der ikke skal opstå tvivl, betragtes luftfartøjer og andre varer nævnt i dette stykke som løsøre, og intet i denne artikel berører gyldigheden og anvendelsen af Chicagokonventionens artikel 24.

2. Følgende skal endvidere så vidt muligt i henhold til parternes respektive interne love og forskrifter og på grundlag af gensidighed fritages fra skatter, afgifter, told, gebyrer og vederlag, hvortil der henvises i stk. 1 i denne artikel, med undtagelse af vederlag baseret på omkostningerne ved en udøvet tjeneste:

- a) luftfartøjsforråd, der indføres til eller leveres på en anden parts territorium og inden for rimelighedens grænser tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af en parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis disse forråd skal bruges på den del af rejsen, der foregår over det pågældende territorium
- b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer), der indføres til en anden parts territorium til servicering, vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer, som et af en parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis sådant udstyr og reservedele skal bruges på den del af rejsen, der foregår over det pågældende territorium
- c) brændstof, smøremidler og teknisk forråd, der indføres til eller leveres på en anden parts territorium til brug i et luftfartøj, som et af en parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis disse forråd skal bruges på den del af rejsen, der foregår over det pågældende territorium, og
- d) tryksager, jf. en anden parts respektive toldregler, der indføres til eller leveres på denne anden parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af en parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis sådanne tryksager skal bruges på den del af rejsen, der foregår over det pågældende territorium.

3. Med hensyn til undtagelserne i denne artikel giver parterne en anden parts luftfartsselskaber en behandling, der ikke er mindre gunstig end den, de giver deres egne luftfartsselskaber eller tredjelandes luftfartsselskaber, alt efter hvad der er gunstigere.

4. Intet i denne aftale er til hinder for, at en part uden forskelsbehandling kan opkræve enhver form for skatter, afgifter eller gebyrer på brændstof, der på dens territorium leveres til brug i en anden parts luftfartsselskabs luftfartøjer, som opererer mellem to destinationer på dens territorium.

5. Almindeligt luftfartøjsudstyr samt materiel, forråd og reservedele som omhandlet i denne artikels stk. 1 og 2, der normalt forefindes om bord på et luftfartøj,

som opereres af et af en parts luftfartsselskaber, må kun aflæsses på en anden parts territorium med godkendelse fra denne parts toldmyndigheder og kan forlanges opbevaret under de nævnte toldmyndigheders opsyn eller kontrol, indtil det reeksporteres eller på anden måde håndteres i overensstemmelse med toldforskrifterne.

6. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med andre luftfartsselskaber, som en anden part yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de i denne artikels stk. 1 og 2 omhandlede genstande på denne anden parts territorium.

7. Intet i denne aftale hindrer en part i at opkræve skatter, afgifter eller gebyrer på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en luftrute mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og ombordstigning er tilladt.

8. Bagage og fragt i direkte transit over en parts territorium fritages for skat, told, gebyrer og andre lignende afgifter, der ikke er baseret på omkostningerne ved den udøvede tjeneste.

9. Det i denne artikels stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.

10. Bestemmelserne i de respektive gældende aftaler mellem ASEAN-medlemsstaterne og EU-medlemsstaterne med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital påvirkes ikke af denne aftale.

ARTIKEL 12

Brugerafgifter

1. Hver part sikrer, at brugerafgifter, som dens kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer pålægger en anden parts luftfartsselskaber for brug af luftfarts- og flyvekontrolltjenester, er omkostningsrelaterede og ikkediskriminerende og ikke er mindre gunstige end de gunstigste vilkår, der gælder for andre luftfartsselskaber under tilsvarende omstændigheder på det tidspunkt, hvor afgifterne opkræves.

2. Med undtagelse af afgifter, der opkræves for de tjenester, der er beskrevet i artikel 10, stk. 5, sikrer hver part, at brugerafgifter, som dens kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer pålægger en anden parts luftfartsselskaber for brug af lufthavne, luftfartssikkerhed og dertil knyttede faciliteter og tjenester, ikke indebærer uberettiget forskelsbehandling, og at de fordeles ligeligt mellem kategorier af brugere. Disse brugerafgifter må ikke overstige de kompetente

afgiftsopkrævende myndigheders eller organers samlede omkostninger ved at stille passende faciliteter og tjenester i forbindelse med lufthavns- og luftfartssikkerhed til rådighed i den eller de lufthavne, hvor der anvendes en fælles afgiftsordning. Afgifterne kan dog omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves brugeravgift for, skal være effektive og have den bedst mulige økonomi. I alle tilfælde må en anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af disse afgifter ikke pålægges mindre gunstige vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab under tilsvarende omstændigheder på fastsættelsestidspunktet.

3. Hver part pålægger sine kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer at holde samråd med de luftfartsselskaber, som benytter de pågældende tjenester og faciliteter, og med dem udveksle alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt vurdering af brugeravgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i denne artikels stk. 1 og 2. Hver part sikrer, at dens kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer giver luftfartsselskaberne et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugeravgifter, så de kan fremføre deres synspunkter og fremsætte deres bemærkninger, inden der foretages ændringer.

ARTIKEL 13

Tariffer

1. Parterne tillader, at parternes luftfartsselskaber frit fastsætter tariffer.

2. Hver af parterne må uden forskelsbehandling kræve, at parternes luftfartsselskaber underretter dens kompetente myndigheder om tariffer for tjenester med oprindelse i dens territorium, når det sker på et forenklet grundlag og alene er til orientering. Der må ikke kræves en sådan underretning fra luftfartsselskaberne forud for indførelsen af tariffer.

ARTIKEL 14

Statistik

1. Hver part forelægger de øvrige parter disponible statistikker, som med rimelighed kan kræves, vedrørende lufttransport, der er omfattet af denne aftale, med forbehold af parternes respektive love og forskrifter og uden forskelsbehandling.

2. Parterne er enige om at samarbejde om at lette den indbyrdes udveksling af statistiske oplysninger for at overvåge udviklingen inden for lufttransport, der er omfattet af denne aftale.

ARTIKEL 15

Flyvesikkerhed (safety)

1. Parterne bekræfter betydningen af et tæt samarbejde om flyvesikkerhed. I den forbindelse er parterne enige om at samarbejde yderligere, hvis det er relevant, navnlig om at lette udvekslingen af sikkerhedsoplysninger, eventuelt deltage i hinandens tilsynsaktiviteter eller gennemføre fælles tilsynsaktiviteter samt udvikle fælles projekter og initiativer, herunder med lande, der ikke er parter i denne aftale.

2. Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og licenser, der er udstedt eller erklæret gyldige af en part, og som stadig er i kraft, skal anerkendes som gyldige af en anden part og dennes kompetente myndigheder med henblik på at udøve trafikflyvning i henhold til denne aftale, forudsat at disse certifikater eller licenser er udstedt eller erklæret gyldige i henhold til og i overensstemmelse med som minimum de relevante internationale standarder, der er fastsat i henhold til Chicagokonventionen.

3. Hver part kan til enhver tid anmode om samråd vedrørende de sikkerhedsstandarder, der opretholdes og administreres af en anden part i forbindelse med luftfartsfaciliteter, flyvebesætninger, luftfartøjer og luftfartøjsoperation. Sådanne samråd finder sted senest tredive (30) dage fra datoen for modtagelse af anmodningen.

4. Finder den anmodende part efter et sådant samråd, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, at den anden part ikke effektivt opretholder og administrerer de sikkerhedsstandarder, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, og som, medmindre andet er bestemt, mindst svarer til de minimumsstandarder, der er fastsat i henhold til Chicagokonventionen, skal denne anden part underrettes om disse anmærkninger og om de foranstaltninger, der betragtes som nødvendige for at opfylde disse minimumsstandarder. Hvis den anden part undlader at træffe passende afhjælpende foranstaltninger inden for femten (15) dage fra datoen for modtagelse af en sådan underretning eller inden for et aftalt tidsrum, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den anmodende part, jf. denne artikels stk. 3, kan træffe foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelserne til at operere eller de tekniske tilladelser for et luftfartsselskab, som er underlagt den anden parts sikkerhedstilsyn, eller på anden måde afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse operationerne for et luftfartsselskab, som er underlagt den anden parts sikkerhedstilsyn.

5. Ethvert luftfartøj, der opereres af eller på vegne af et luftfartsselskab fra en af parterne inden for en anden parts territorium, kan underkastes en rampeinspektion foretaget af denne anden parts kompetente myndigheder for at verificere gyldigheden

af de relevante luftfartsdokumenter, besætningens dokumenter og luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbare stand, forudsat at denne undersøgelse ikke medfører en urimelig forsinkelse i luftfartøjets operation.

6. Hvis en part efter udførelse af en rampeinspektion finder, at et luftfartøj eller driften af et luftfartøj ikke opfylder de minimumsstandarder, der er fastsat i henhold til Chicagokonventionen, eller at der er tale om utilfredsstillende vedligeholdelse og administration af de sikkerhedsstandarder, der er fastsat i henhold til Chicagokonventionen, eller hvis parten nægtes adgang og dermed ikke kan udføre rampeinspektion, skal den pågældende part underrette den anden parts kompetente myndigheder, som er ansvarlige for tilsynet med sikkerheden hos det luftfartsselskab, der opererer luftfartøjet, om anmærkninger af den art og de foranstaltninger, der betragtes som nødvendige for at opfylde de pågældende minimumsstandarder. Undladelse af at træffe passende afhjælpende foranstaltninger inden for femten (15) dage fra datoen for modtagelse af en sådan underretning eller inden for et aftalt tidsrum er tilstrækkelig begrundelse for, at den førstnævnte part kan afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelserne til at operere eller de tekniske tilladelser for det luftfartsselskab, der opererer luftfartøjet, eller på anden måde afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse operationerne for det luftfartsselskab, der opererer luftfartøjet.

7. Hver part har ret til at træffe umiddelbare foranstaltninger, herunder ret til at tilbagekalde, suspendere eller begrænse tilladelserne til at operere eller tekniske tilladelser for et af en anden parts luftfartsselskaber eller på anden måde suspendere eller begrænse operationerne for et af en anden parts luftfartsselskaber, hvis den vurderer, at en sådan foranstaltning er nødvendig i lyset af en umiddelbar trussel mod flyvesikkerheden. Den part, der træffer sådanne foranstaltninger, underretter straks den anden part herom og begrundet foranstaltningerne.

8. Foranstaltninger truffet efter denne artikels stk. 4, 6 eller 7 indstilles, så snart der ikke længere er grundlag for dem.

ARTIKEL 16

Luftfartssikkerhed (security)

1. Parterne bekræfter deres indbyrdes forpligtelse til at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder særlig forpligtelserne efter Chicagokonventionen, konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988, og konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, udfærdiget i Montreal den 1. marts 1991, for så vidt parterne er parter i disse konventioner, samt andre konventioner og protokoller om beskyttelse af den civile luftfarts sikkerhed, som parterne er parter i.

2. Parterne yder på anmodning hinanden al nødvendig bistand i forbindelse med enhver sikkerhedstrussel mod den civile luftfart, herunder for at hindre kapring af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger mod sikkerheden for sådanne luftfartøjer, deres passagerer og besætninger samt lufthavne og luftfartsfaciliteter og alle andre sikkerhedstrusler mod den civile luftfart.

3. Parterne overholder i deres indbyrdes forbindelser ICAO's standarder for luftfartssikkerhed. Parterne pålægger luftfartøjsoperatører, som er opført i deres register, luftfartøjsoperatører med primært forretningssted eller fast bopæl på deres territorium og operatører af lufthavne på deres territorium at overholde sådanne luftfartssikkerhedsstandarder.

4. Hver part skal sikre, at der på dens territorium træffes effektive forholdsregler for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder screening af passagerer og deres håndbagage, screening af indskrevet bagage, screening og sikkerhedskontrol af andre personer end passagerer (herunder besætninger) og deres medbragte genstande, screening og sikkerhedskontrol af fragt og post, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer samt kontrol af adgang til airside-områder og security-beskyttede områder. Sådanne forholdsregler tilpasses for at imødegå stigninger i trusselsniveauet for den civile luftfarts sikkerhed. Parterne er enige om, at de luftfartssikkerhedsbestemmelser, som en anden part stiller krav om, vedrørende luftfartøjers indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra denne parts territorium skal overholdes.

5. En part kan under fuld hensyntagen til og med respekt for den anden parts suverænitet vedtage luftfartssikkerhedsforanstaltninger for adgangen til sit territorium, tillige med nødforanstaltninger, for at imødegå en specifik sikkerhedstrussel, som uden ophold bør meddeles den eller de andre berørte parter. Hver part skal reagere imødekommende på enhver anmodning fra en anden part om, at der træffes rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger, og den anden part skal tage hensyn til de sikkerhedsforanstaltninger, som den førstnævnte part allerede anvender, og de synspunkter, den førstnævnte part fremfører. Medmindre dette i nødstilfælde ikke er praktisk muligt, informerer hver part forudgående den eller de berørte parter om eventuelle særlige luftfartssikkerhedsforanstaltninger, som den påtænker at indføre, og som kunne få betydelig finansiell eller operationel indflydelse på de lufttransporttjenester, der er omfattet af denne aftale. Med henblik på at drøfte sådanne sikkerhedsforanstaltninger kan hver part anmode om et møde i det fælles udvalg som fastsat i artikel 23.

6. Parterne anerkender dog, at intet i denne artikel begrænser en anden parts ret til at nægte adgang til sit territorium for flyvninger, som anses for at udgøre en trussel mod dens sikkerhed.

7. Uden at foregribe et behov for umiddelbar indgriben for at beskytte luftfartssikkerheden bekræfter parterne, at de ved overvejelser af sikkerhedsforanstaltninger vil evaluere eventuelle negative virkninger på international lufttransport, og — medmindre de er forhindret af lovgivning — tage hensyn hertil, når

de beslutter, hvilke foranstaltninger der er nødvendige og hensigtsmæssige for at løse de pågældende sikkerhedsproblemer.

8. Ved kapring af et civilt luftfartøj (eller trusler herom) eller andre ulovlige handlinger mod sikkerheden for luftfartøjer, passagerer, besætninger, lufthavne og luftfartsfaciliteter bistår parterne hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger med henblik på hurtigt og sikkert at bringe en sådan hændelse eller trussel til ophør.

9. Hver part træffer alle de foranstaltninger, som den finder praktisk mulige, for at sikre, at et luftfartøj, som er udsat for kapring eller en anden ulovlig handling, og som befinder sig på jorden på dens territorium, tilbageholdes på jorden, medmindre dets afrejse er påkrævet på grund af et overordnet hensyn til beskyttelsen af menneskeliv. Når det er praktisk muligt, træffes sådanne foranstaltninger efter gensidige samråd med den eller de berørte parter.

10. Hvis en part har rimelig grund til at antage, at en anden part ikke har efterlevet denne artikels bestemmelser, kan den førstnævnte part udbede sig øjeblikkeligt samråd med denne anden part. Sådanne samråd påbegyndes senest tredive (30) dage fra datoen for modtagelse af en sådan anmodning. Hvis der ikke indgås en tilfredsstillende aftale inden for femten (15) dage eller et aftalt tidsrum fra datoen for indledning af et sådant samråd, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den part, der anmodede om samrådet, kan træffe foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere eller de tekniske tilladelser for denne anden parts luftfartsselskaber med henblik på at sikre, at bestemmelserne i denne artikel overholdes. Hvis det er påkrævet i en nødsituation eller for at hindre yderligere manglende efterlevelse af denne artikel, kan den førstnævnte part træffe foreløbige foranstaltninger for at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere eller de tekniske tilladelser for denne anden parts luftfartsselskaber med henblik på at sikre, at bestemmelserne i denne artikel overholdes.

11. Enhver foranstaltning, der træffes i overensstemmelse med denne artikels stk. 10 af den første part, der er omhandlet i nævnte stykke, indstilles, når den anden part efterlever bestemmelserne i denne artikel.

ARTIKEL 17

Lufttrafikstyring

1. Parterne er enige om at samarbejde om spørgsmål vedrørende luftfartstjenester, herunder tilsynet med flyvesikkerheden i den forbindelse. De er enige om at behandle alle politikspørgsmål vedrørende lufttrafikstyring med henblik på at optimere den generelle flyveeffektivitet, mindske omkostningerne, minimere miljøpåvirkningen og øge lufttrafiksikkerheden og -kapaciteten på tværs af parternes eksisterende lufttrafikstyringssystemer.

2. Parterne er enige om at tilskynde deres kompetente myndigheder og luftfartstjenesteudøvere til at samarbejde om at sikre interoperabilitet på tværs af parternes lufttrafikstyringssystemer og udforske mulighederne for yderligere at integrere parternes systemer, mindske luftfartens miljøpåvirkninger og udveksle oplysninger, hvor det er relevant.

3. Parterne er enige om at fremme samarbejdet mellem deres luftfartstjenesteudøvere for at udveksle flyvedata og koordinere trafikstrømme til optimering af flyveeffektiviteten med henblik på at opnå bedre forudsigelighed, punktlighed og tjenestekontinuitet for lufttrafikken.

4. Parterne er enige om at samarbejde om deres programmer til modernisering af lufttrafikstyring, herunder både udviklings- og implementeringsaktiviteter, og om at tilskynde til gensidig deltagelse i validerings- og demonstrationsaktiviteter.

ARTIKEL 18

Miljø

1. Parterne støtter behovet for at beskytte miljøet ved at fremme bæredygtig udvikling inden for luftfart. Parterne vil samarbejde om at udpege de udfordringer, der følger af den internationale luftfarts miljøpåvirkninger.

2. Parterne anerkender betydningen af at samarbejde indbyrdes og med det globale samfund for at undersøge og minimere luftfartens konsekvenser for miljøet.

3. Parterne stadfæster betydningen af, at klimaændringerne imødegås, og er til dette formål enige om at samarbejde om at sætte ind over for luftfartens drivhusgasemissioner både på nationalt og internationalt plan.

4. Parterne er enige om at udveksle oplysninger og føre en regelmæssig dialog mellem eksperter for at udbygge samarbejdet om at imødegå den internationale luftfarts miljøpåvirkning, herunder på områder såsom forskning og udvikling, bæredygtige flybrændstoffer og støjrelaterede spørgsmål, og om andre foranstaltninger med henblik på at sætte ind over for drivhusgasemissioner under hensyntagen til deres multilaterale miljørettigheder og -forpligtelser.

5. Parterne erkender behovet for at træffe passende foranstaltninger til at forebygge eller på anden vis imødegå lufttransportens miljøpåvirkninger, forudsat at de pågældende foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til folkeretten.

ARTIKEL 19

Luftfartsselskabers erstatningsansvar

De parter, der har ratificeret Montrealkonventionen, bekræfter deres forpligtelser i henhold til Montrealkonventionen. De øvrige parter forpligter sig til at ratificere Montrealkonventionen hurtigst muligt og underrette det fælles udvalg herom.

ARTIKEL 20

Forbrugerbeskyttelse

Parterne er enige om at samarbejde om at beskytte forbrugernes interesser inden for lufttransport. Dette samarbejde har til formål at opnå et højt forbrugerbeskyttelsesniveau under hensyntagen til alle berørte parters interesser og parternes forskellige karakteristika. Parterne rådfører sig derfor med hinanden i det fælles udvalg om spørgsmål af interesse for forbrugerne, herunder deres planlagte foranstaltninger, med henblik på at opnå øget kompatibilitet mellem parternes respektive reguleringsmæssige rammer i det omfang, det er muligt.

ARTIKEL 21

Onlinereservationssystemer

1. CRS-udbydere på en parts territorium gives tilladelse til at medtage, opretholde og frit stille deres CRS til rådighed for rejsebureauer og rejseselskaber, hvis hovedaktivitet er distribution af rejseprodukter på en anden parts territorium, under forudsætning af at det eller de pågældende CRS overholder alle denne anden parts relevante reguleringsmæssige krav.

2. Parterne skal ophæve eventuelle eksisterende krav, som kunne begrænse en parts CRS' frie adgang til en anden parts marked eller på anden måde begrænse konkurrencen mellem CRS-udbydere. Parterne skal afholde sig fra at vedtage sådanne krav fremover.

3. Ingen part kan på sit territorium pålægge eller tillade, at der pålægges en anden parts CRS-udbydere andre krav med hensyn til skærmpresentation end de krav, der gælder for partens egne CRS-udbydere eller andre CRS, som benyttes på dens marked. Ingen part må hindre, at CRS-udbydere, deres leverandører eller abonnenter indgår aftaler, som letter visningen af fyldestgørende og objektive oplysninger om rejser til forbrugerne, eller om opfyldelsen af reguleringsmæssige krav til neutral skærmvisning.

4. En parts ejere og operatører af CRS, som er underlagt en anden parts relevante reguleringsmæssige krav, skal have samme mulighed for at eje eller

operere CRS på denne anden parts territorium som ejere og operatører af andre CRS, der opererer på denne anden parts marked.

5. Hvis CRS er omfattet af en frihandelsaftale (der er omfattet af artikel V.1, stk. 1, i den almindelige overenskomst om handel med tjenesteydelser), som er undertegnet eller forhandles mellem Unionen og en ASEAN-medlemsstat, finder denne artikels stk. 1-4 ikke anvendelse, hvad angår den pågældende ASEAN-medlemsstat.

ARTIKEL 22

Sociale aspekter

1. Parterne anerkender vigtigheden af at overveje virkningerne af denne aftale for arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold og arbejdsvilkår. Parterne er enige om at samarbejde om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold inden for rammerne af denne aftale, navnlig med hensyn til indvirkningen på beskæftigelse, grundlæggende arbejdstagerrettigheder, arbejdsvilkår, social beskyttelse og social dialog.

2. Parterne anerkender hver parts ret til at fastsætte sin egen nationale arbejdstagerbeskyttelse efter behov og til at vedtage eller ændre sine relevante love og politikker på en måde, der følger principperne i internationalt anerkendte standarder i de internationale konventioner, som den er part i. Parterne sikrer, at de rettigheder og principper, der er indeholdt i deres respektive love og forskrifter, ikke undergraves, men håndhæves effektivt.

3. Hver part fortsætter med at forbedre sine pågældende love og politikker og bestræber sig på at yde og tilskynde til en høj grad af arbejdstagerbeskyttelse i luftfartssektoren. Parterne anerkender, at krænkelse af grundlæggende principper og rettigheder på arbejdet ikke kan påberåbes eller på anden måde anvendes som en legitim komparativ fordel, og at arbejdsstandarder ikke må bruges i protektionistisk øjemed.

4. Parterne bekræfter i overensstemmelse med deres forpligtelser som følge af deres medlemskab af Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) og ILO's erklæring om grundlæggende principper og rettigheder på arbejdet og opfølgningen heraf, der blev vedtaget i Genève den 18. juni 1998, deres tilsagn om at respektere, fremme og gennemføre denne erklæring.

5. Parterne fremmer målene i ILO's dagsorden for anstændigt arbejde og ILO's erklæring om social retfærdighed med henblik på en retfærdig globalisering, der blev vedtaget i Genève den 10. juni 2008.

6. Hver part forpligter sig til at gøre sit bedste for at ratificere de grundlæggende ILO-konventioner, i det omfang dette endnu ikke er sket. Parterne vil også overveje at

ratificere og effektivt at gennemføre andre ILO-konventioner og tilsvarende internationale standarder på arbejdsområdet og det sociale område, der er relevante for den civile luftfartssektor, under hensyntagen til de nationale forhold.

7. Hver part kan anmode om et møde i det fælles udvalg til at behandle arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesspørgsmål og udveksle relevante oplysninger, som den har udpeget som væsentlige.

ARTIKEL 23

Fælles udvalg

1. Et fælles udvalg bestående af repræsentanter for parterne skal have til opgave at føre tilsyn med forvaltningen af denne aftale og sikre, at den gennemføres korrekt.

2. Det fælles udvalg udarbejder og vedtager selv sin forretningsorden.

3. Det fælles udvalg mødes efter behov, dog mindst én gang om året. Hver af parterne kan til enhver tid anmode om, at der indkaldes til et møde i det fælles udvalg. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt, og senest to (2) måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem parterne.

4. For at sikre, at denne aftale gennemføres korrekt, skal det fælles udvalg:

- a) udveksle oplysninger, herunder om ændringer af de respektive parters love, forskrifter og politikker, som kan påvirke trafikflyvningen, samt statistiske oplysninger med henblik på at overvåge udviklingen inden for lufttrafiktjenesterne i henhold til denne aftale
- b) afgive henstillinger og træffe afgørelser om de anliggender, som er udtrykkeligt omfattet af denne aftale
- c) udvikle samarbejde, herunder om reguleringsmæssige spørgsmål
- d) afholde samråd om alle spørgsmål vedrørende anvendelsen eller fortolkningen af denne aftale
- e) afholde samråd i relevante tilfælde om lufttransportspørgsmål, der behandles af internationale organisationer, inden for rammerne af forbindelserne med tredjelande, i multilaterale ordninger eller aftaler, herunder hvorvidt en fælles optræden har relevans

- f) overveje potentielle områder, hvor denne aftale kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af denne aftale, og
- g) træffe afgørelse om eventuelle nye autentiske sprogudgaver af denne aftale i tilfælde af nye EU-medlemsstaters tiltrædelse heraf.

5. Henstillinger og afgørelser vedtages ved konsensus mellem Unionen og dens medlemsstater på den ene side og alle ASEAN-medlemsstaterne, der optræder samlet, på den anden side. Det fælles udvalgs afgørelser er bindende for parterne.

ARTIKEL 24

Gennemførelse

1. Intet i denne aftale må fortolkes således, at det har til formål at tillægge rettigheder eller pålægge forpligtelser, som en parts statsborgere kan påberåbe sig direkte over for en anden parts domstole eller voldgiftsretter.
2. Parterne træffer alle passende foranstaltninger af generel eller særlig art, der kræves for at sikre opfyldelsen af de forpligtelser, som følger af denne aftale.
3. Når parterne udøver deres rettigheder i henhold til denne aftale, træffer de foranstaltninger, der er passende og står i et rimeligt forhold til deres respektive mål.
4. Parterne undlader at træffe foranstaltninger, der kan bringe opfyldelsen af denne aftales mål i fare.
5. Hver part er ansvarlig for håndhævelsen af denne aftale på eget territorium.
6. Hver part giver under iagttagelse af de respektive parter gældende love og forskrifter den anden part alle nødvendige oplysninger og bistand i forbindelse med undersøgelser af eventuelle overtrædelser, som den anden part foretager i henhold til denne aftale.
7. Denne aftale er ikke til hinder for samråd og drøftelser mellem parternes kompetente myndigheder uden for det fælles udvalg, herunder inden for lufttransportudvikling, luftfartssikkerhed, flyvesikkerhed, miljø, socialpolitik, lufttrafikstyring, luftfartsinfrastruktur, konkurrence og forbrugerbeskyttelse. Parterne underretter det fælles udvalg om de resultater af sådanne samråd og drøftelser, som vil kunne få indvirkning på fortolkningen og anvendelsen af denne aftale.

8. Når der i denne aftale henvises til samarbejde mellem parterne, bestræber de sig på at nå til enighed om en fælles indsats for yderligere at udvikle denne aftale og/eller forbedre dens funktion på de pågældende områder på grundlag af gensidigt samtykke.

ARTIKEL 25

Tvistbilæggelse og voldgift

1. Alle tvister vedrørende anvendelse eller fortolkning af denne aftale kan af en eller flere af parterne henvises til den tvistbilæggelsesmekanisme, der er fastsat i denne artikel, jf. dog artikel 5 og 8.

2. Uden at det berører eventuelle tidligere samråd mellem parterne i henhold til denne aftale, skal en part, der ønsker at gøre brug af den tvistbilæggelsesordning, der er fastsat i denne artikel, skriftligt meddele den eller de andre berørte parter sin hensigt og anmode om et møde i det fælles udvalg med henblik på samråd.

3. a) Hvis:

- i) det fælles udvalg ikke har drøftet spørgsmålet senest to (2) måneder efter datoen for modtagelsen af den i denne artikels stk. 2 omhandlede anmodning eller senest på den dato, som parterne aftaler, eller
- ii) tvisten ikke er bilagt senest seks (6) måneder efter den nævnte anmodning,

kan tvisten indbringes for en person eller et organ til afgørelse efter aftale mellem de berørte parter.

b) Hvis de berørte parter ikke kan nå til enighed om at indbringe tvisten for en person eller et organ med henblik på afgørelse, skal tvisten efter anmodning fra en af parterne indbringes til voldgift i overensstemmelse med denne artikel.

4. Hvis en part har truffet foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere eller de tekniske tilladelser for et af en anden parts luftfartsselskaber eller på anden måde afvise, suspendere, stille betingelser for eller begrænse operationerne for et af denne anden parts luftfartsselskaber, kan tvisten uanset denne artikels stk. 2 og 3 straks indbringes for en person eller et organ med henblik på afgørelse eller indbringes til voldgift. De respektive frister i denne artikels stk. 10, 11 og 12, halveres.

5. Anmodningen om voldgift indgives skriftligt af en eller flere parter (i det følgende under ét benævnt "den initiativtagende part" med henblik på denne artikel) til den eller de berørte parter (i det følgende under ét benævnt "den besvarende part" med henblik på denne artikel). I anmodningen skal den initiativtagende part redegøre for de forhold, der skal afklares, beskrive den pågældende foranstaltning og forklare, hvorfor den mener, at en sådan foranstaltning er uforenelig med denne aftale.

6. Medmindre den initiativtagende part og den besvarende part aftaler andet, nedsættes der en voldgiftsret med tre medlemmer som følger:

- a) Senest tyve (20) dage efter datoen for modtagelse af anmodningen om voldgift udpeger den initiativtagende part og den besvarende part hver en voldgiftsdommer. Senest tredive (30) dage efter udpegningen af disse to voldgiftsdommere enes den initiativtagende part og den besvarende part om udpegningen af en tredje voldgiftsdommer, der agerer som formand for voldgiftsretten.
- b) Hvis den initiativtagende part eller den besvarende part ikke udpeger en voldgiftsdommer, eller hvis den tredje dommer ikke udpeges i overensstemmelse med denne artikels stk. 6, litra a), kan den initiativtagende part eller den besvarende part anmode formanden for ICAO-Rådet om at udpege den eller de nødvendige dommere senest tredive (30) dage efter datoen for modtagelse af anmodningen. Hvis formanden for ICAO-Rådet er statsborger i en ASEAN-medlemsstat eller i en EU-medlemsstat, foretages udpegningen af den længst fungerende næstformand for nævnte råd, som hverken er statsborger i en ASEAN-medlemsstat eller i en EU-medlemsstat.

7. Datoen for nedsættelse af voldgiftsretten er den dato, på hvilken den sidste af de tre (3) voldgiftsdommere accepterer udpegningen.

8. Voldgiftsproceduren forløber i overensstemmelse med den forretningsorden, der skal vedtages af det fælles udvalg på dets første møde, jf. bestemmelserne i denne artikel og i henhold til artikel 23, stk. 4, litra b), og stk. 5. Indtil det tidspunkt, hvor det fælles udvalg har vedtaget forretningsordenen, fastsætter voldgiftsretten sine egne procedureregler.

9. Efter anmodning fra den initiativtagende part eller den besvarende part kan voldgiftsretten, indtil den afsiger sin endelige kendelse, pålægge, at der træffes foreløbige afhjælpende foranstaltninger, herunder ændring eller suspension af foranstaltninger truffet af enten den initiativtagende part eller den besvarende part i henhold til denne aftale.

10. Voldgiftsretten forelægger en interimsrapport for den initiativtagende part og den besvarende part, hvori der redegøres for de faktiske omstændigheder, anvendeligheden af relevante bestemmelser og grundlaget for rettens konklusioner og henstillinger, senest halvfems (90) dage efter nedsættelsen af retten. Finder

voldgiftsretten, at den ikke kan overholde denne frist, skal formanden for voldgiftsretten meddele dette skriftligt til den initiativtagende part og den besvarende part med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at forelægge sin interimrapport. Voldgiftsretten må under ingen omstændigheder forelægge interimrapporten senere end et hundrede og tyve (120) dage efter nedsættelsen af retten.

11. Senest fjorten (14) dage efter datoen for udstedelsen af interimrapporten kan den initiativtagende part eller den besvarende part indgive en skriftlig anmodning til retten om at genbehandle specifikke aspekter af interimrapporten. Efter at have undersøgt eventuelle skriftlige bemærkninger fra den initiativtagende part og den besvarende part vedrørende interimrapporten kan voldgiftsretten ændre sin rapport og foretage yderligere undersøgelser, hvis den finder det hensigtsmæssigt. Voldgiftsrettens endelige kendelse skal indeholde en fyldestgørende analyse af de anbringender, der er fremført på stadiet for interimsgenbehandlingen, samt klare svar på den initiativtagende parts og den besvarende parts spørgsmål og bemærkninger.

12. Voldgiftsretten afsiger sin endelige kendelse til den initiativtagende part og den besvarende part senest et hundrede og tyve (120) dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsretten, at den ikke kan overholde denne frist, skal formanden for voldgiftsretten meddele dette skriftligt til den initiativtagende part og den besvarende part med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at afsige sin kendelse. Voldgiftsretten må under ingen omstændigheder afsige sin endelige kendelse senere end et hundrede og halvtreds (150) dage efter nedsættelsen af retten.

13. Ud over i de tilfælde, der er omhandlet i denne artikels stk. 4, halveres de respektive tidsfrister i denne artikels stk. 10, 11 og 12:

- a) efter anmodning fra den initiativtagende part eller den besvarende part, hvis retten finder, at sagen haster, senest ti (10) dage efter dens nedsættelse eller
- b) hvis den initiativtagende part og den besvarende part er enige herom.

14. Den initiativtagende part og den besvarende part kan indgive anmodninger om at få afklaret voldgiftsrettens endelige kendelse senest ti (10) dage efter datoen for dens afsigelse; voldgiftsretten giver denne afklaring senest femten (15) dage efter datoen for modtagelse af anmodningen.

15. Finder voldgiftsretten, at denne aftales bestemmelser er tilsidesat, og den part, der er konstateret at have tilsidesat aftalen, ikke efterkommer rettens endelige kendelse eller ikke når til enighed med den anden part om en gensidigt tilfredsstillende løsning senest fyrré (40) dage efter datoen for afsigelsen af rettens endelige kendelse, kan den anden part suspendere anvendelsen af ligebehandlingen i medfør af denne aftale, indtil den part, der har tilsidesat aftalen, efterkommer rettens

endelige kendelse, eller indtil den initiativtagende part og den besvarende part når til enighed om en gensidigt acceptabel løsning.

ARTIKEL 26

Forhold til andre aftaler

1. Med forbehold af denne artikels stk. 2 og 7 suspenderes eventuelle tidligere aftaler eller overenskomster om trafikflyvning mellem en EU-medlemsstat og en ASEAN-medlemsstat eller mellem Unionen og en ASEAN-medlemsstat, så længe denne aftale er i kraft mellem disse parter.

2. Bestemmelser i en tidligere aftale eller overenskomst om trafikflyvning mellem en EU-medlemsstat og en ASEAN-medlemsstat, der vedrører de spørgsmål, som er omfattet af artikel 3, 4, 10 og 13, finder fortsat anvendelse som led i denne aftale, hvis de er gunstigere for de berørte luftfartsselskaber, jf. dog denne artikels stk. 1. Alle rettigheder og fordele, som luftfartsselskaberne i den pågældende EU-medlemsstat har i overensstemmelse med disse bestemmelser, tilfalder alle luftfartsselskaber i Unionen.

3. Med henblik på denne artikels stk. 2 søges eventuelle afvigende fortolkninger først løst ved samråd mellem de berørte parter, inden de forelægges det fælles udvalg med henblik på samråd. Hvis spørgsmålet ikke løses i det fælles udvalg, kan det indbringes for den tvistbilæggelsesordning, der er omhandlet i artikel 25.

4. Eventuelle yderligere trafikrettigheder, som efter datoen for denne aftales ikrafttræden måtte blive tilstået en EU-medlemsstat af en ASEAN-medlemsstat eller omvendt, er omfattet af denne aftale og må ikke diskriminere mellem luftfartsselskaber i Unionen. Disse overenskomster meddeles straks det fælles udvalg.

5. Det fælles udvalg udarbejder og ajourfører en informativ liste over bestemmelser og overenskomster vedrørende de trafikrettigheder, der er omhandlet i denne artikels stk. 2 og 4.

6. Hvis parterne tiltræder en multilateral aftale eller støtter en beslutning truffet af ICAO eller en anden international organisation, som vedrører forhold, der er omfattet af nærværende aftale, drøfter de i det fælles udvalg, jf. artikel 23, om nærværende aftale skal ændres for at tage højde herfor.

7. Intet i denne aftale berører gyldigheden og anvendelsen af eksisterende og fremtidige aftaler mellem EU-medlemsstaterne og ASEAN-medlemsstaterne for så vidt angår territorier under deres respektive højhedsområde, der ikke er omfattet af definitionen af "territorium" i artikel 2.

ARTIKEL 27

Bilag

Denne aftales bilag udgør en integrerende del af aftalen. Eventuelle ændringer af bilaget foretages i overensstemmelse med artikel 28.

ARTIKEL 28

Ændringer

Parterne kan efter fælles overenskomst foretage enhver ændring af denne aftale efter samråd, der afholdes i henhold til artikel 23. Sådanne ændringer træder i kraft i henhold til proceduren i artikel 33.

ARTIKEL 29

Opsigelse

1. Denne aftale kan opsiges af Unionen og dens medlemsstater eller af alle ASEAN-medlemsstaterne, der optræder samlet, ved skriftlig meddelelse til Den Europæiske Union eller ASEAN's generalsekretær alt efter omstændighederne. Opsigelsen får virkning atten (18) måneder efter datoen for ASEAN's generalsekretærs eller Den Europæiske Unions modtagelse af meddelelsen alt efter omstændighederne.

2. Hvis en medlemsstat udtræder af Unionen eller ASEAN, ophører denne aftale med at finde anvendelse på den pågældende stat i henhold til artikel 32 med virkning fra den dato, hvor statens udtræden af Unionen eller ASEAN træder i kraft.

ARTIKEL 30

Registrering af denne aftale

Denne aftale og eventuelle ændringer heraf registreres ved ikrafttrædelsen hos ICAO af ASEAN's generalsekretær.

ARTIKEL 31

Tiltrædelse af nye EU-medlemsstater

1. Denne aftale er åben for tiltrædelse af stater, der er blevet EU-medlemsstater efter datoen for undertegnelse af denne aftale.

2. En EU-medlemsstats tiltrædelse af denne aftale sker ved deponering af et instrument til tiltrædelse af denne aftale hos Den Europæiske Union, som underretter parterne og ASEAN's generalsekretær om deponeringen af tiltrædelsesinstrumentet og datoen herfor. Tiltrædelsen får virkning fra femtendedagen (15) efter datoen for deponering af tiltrædelsesinstrumentet.

3. Artikel 26, stk. 1, 2, 3 og 7, finder tilsvarende anvendelse på eksisterende aftaler og overenskomster, der gælder på tidspunktet for en EU-medlemsstats tiltrædelse af denne aftale.

ARTIKEL 32

Territorialt anvendelsesområde

Denne aftale gælder på den ene side for Unionens territorium og på den anden side for ASEAN-medlemsstaternes territorium som defineret i artikel 2, nr. 1, litra z).

ARTIKEL 33

Ikrafttræden

1. Denne aftale ratificeres, accepteres eller godkendes i overensstemmelse med parternes respektive procedurer.

2. ASEAN's generalsekretær meddeler skriftligt Den Europæiske Union, at de respektive procedurer for ASEAN-medlemsstaternes ratifikation, accept eller godkendelse er afsluttet. Den Europæiske Union meddeler skriftligt ASEAN's generalsekretær, at de respektive procedurer for Unionens og dens medlemsstaters ratifikation, accept eller godkendelse er afsluttet.

3. Med forbehold af artikel N træder denne aftale i kraft tredive (30) dage efter datoen for modtagelse af den seneste skriftlige meddelelse, jf. denne artikels stk. 2.

ARTIKEL 34

Autentiske tekster

1. Denne aftale er udfærdiget i to originale eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, irsk, italiensk, kroatisk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk og ungarsk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

2. I tilfælde af uoverensstemmelse mellem de forskellige sprogudgaver beslutter det fælles udvalg, hvilken udgave af teksten der skal anvendes.

3. Et af de originale eksemplarer af aftalen, herunder eventuelle ændringer heraf, deponeres hos ASEAN's generalsekretær, som straks fremsender en bekræftet genpart heraf til hver ASEAN-medlemsstat. Det andet originale eksemplar af aftalen, herunder eventuelle ændringer heraf, deponeres hos Den Europæiske Union.

Til BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, som er behørigt bemyndiget hertil, undertegnet denne aftale i to eksemplarer den [...].

For Kongeriget Belgien:
 For Republikken Bulgarien:
 For Den Tjekkiske Republik:
 For Kongeriget Danmark:
 For Forbundsrepublikken Tyskland:
 For Republikken Estland:
 For Irland:
 For Den Helleniske Republik:
 For Kongeriget Spanien:
 For Den Franske Republik:
 For Republikken Kroatien:
 For Den Italienske Republik:
 For Republikken Cypern:
 For Republikken Letland:
 For Republikken Litauen:
 For Storhertugdømmet Luxembourg:
 For Ungarn:
 For Republikken Malta:
 For Kongeriget Nederlandene:
 For Republikken Østrig:
 For Republikken Polen:
 For Den Portugisiske Republik:
 For Rumænien:
 For Republikken Slovenien:
 For Den Slovakiske Republik:
 For Republikken Finland:
 For Kongeriget Sverige:
 For Den Europæiske Union:

For regeringen for Brunei Darussalam:
 For regeringen for Kongeriget Cambodja:
 For regeringen for Republikken Indonesien:
 For regeringen for Den Demokratiske Folkerepublik Laos:
 For regeringen for Malaysia:
 For regeringen for Republikken Myanmarunionen:
 For regeringen for Republikken Filippinerne:
 For regeringen for Republikken Singapore:
 For regeringen for Kongeriget Thailand:
 For regeringen for Den Socialistiske Republik Vietnam:

ARTIKEL A

Ruteplan

1. Uanset artikel 3, stk. 1 og 2, og med forbehold af Indonesiens nationale love og forskrifter forstås ved destinationer i Indonesien Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan og Surabaya i forbindelse med operationen af passagertjenester og kombinerede tjenester mellem Indonesien og Unionen.

2. Hvis:

- a) en aftale om trafikflyvning mellem ASEAN-medlemsstaterne eller
- b) en aftale om trafikflyvning mellem ASEAN-medlemsstaterne under ét og ethvert andet land

giver luftfartsselskaber mulighed for at operere passagertjenester og kombinerede tjenester til andre destinationer i Indonesien end Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan og Surabaya, skal destinationerne i Indonesien ligeledes omfatte disse destinationer.

3. Med henblik på artikel 10, stk. 12, udøves de indenlandske code share-rettigheder for Indonesiens vedkommende via de destinationer, der er udpeget i denne artikels stk. 1 og 2, til andre destinationer i Indonesien eller omvendt.

ARTIKEL B

Trafikrettigheder

Uanset artikel 3, stk. 2, finder følgende bestemmelser anvendelse:

- a) Tildeling af femte frihedsrettigheder i henhold til artikel 3, stk. 3, litra f), til et EU-luftfartsselskab med henblik på at udføre passagertjenester og kombinerede tjenester mellem destinationer i Myanmar og destinationer inden for ASEAN får virkning fra den 1. juli 2024.
- b) Tildeling af femte frihedsrettigheder i henhold til artikel 3, stk. 3, litra e), til et luftfartsselskab fra Myanmar med henblik på at udføre passagertjenester og kombinerede tjenester mellem destinationer i Unionen får virkning fra den 1. juli 2024.
- c) Tildeling af femte frihedsrettigheder i henhold til artikel 3, stk. 3, litra f), til et EU-luftfartsselskab med henblik på at udføre passagertjenester og kombinerede tjenester mellem destinationer i Unionen og destinationer i Vietnam til destinationer uden for ASEAN må kun finde sted på ruter, der ikke opereres af et luftfartsselskab fra Vietnam.
- d) Tildeling af femte frihedsrettigheder i henhold til artikel 3, stk. 3, litra e), til et luftfartsselskab fra Vietnam med henblik på at udføre passagertjenester og kombinerede tjenester mellem destinationer i Vietnam og destinationer i Unionen til destinationer uden for Unionen må kun finde sted på ruter, der ikke opereres af et EU-luftfartsselskab.

ARTIKEL C

Stopover-rettigheder

1. Uanset artikel 3, stk. 6, litra f), får EU-luftfartsselskabers udøvelse af egne stopover-rettigheder i forbindelse med co-terminaloperationer inden for samme ASEAN-medlemsstat virkning to (2) år efter, at sådanne rettigheder er blevet udvekslet i en aftale om trafikflyvning mellem ASEAN-

medlemsstaterne. ASEAN-medlemsstaternes luftfartsselskabers udøvelse af stopover-rettigheder i forbindelse med co-terminaloperationer inden for samme EU-medlemsstat får virkning fra samme tidspunkt.

2. Indtil da overvejer hver part velvilligt ansøgninger fra en anden parts luftfartsselskaber om at befordre egen stopover-trafik i forbindelse med co-terminaloperationer inden for samme ASEAN-medlemsstat eller EU-medlemsstat på et supplerende bilateralt grundlag, hvis sådanne rettigheder ikke allerede står til rådighed.

ARTIKEL D

Udpegning af luftfartsselskaber

1. Uanset artikel 4, stk. 1, kan Indonesien, Myanmar, Filippinerne og Vietnam opretholde kravet om udpegning af luftfartsselskaber i deres respektive nationale love og forskrifter på tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale.

2. Med henblik på denne artikels stk. 1 anses Unionens offentliggørelse af en "liste over EU-luftfartsselskaber, som indehaver en aktiv licens" for at opfylde disse nationale udpegningskrav for de luftfartsselskaber, der er opført på listen, forudsat at den nævnte liste stilles til rådighed for de kompetente myndigheder i de pågældende ASEAN-medlemsstater ad elektronisk vej.

3. Indonesien, Myanmar, Filippinerne og Vietnam bestræber sig på at ophæve de nævnte udpegningskrav så hurtigt som muligt og underretter det fælles udvalg herom.

ARTIKEL E

Loyal konkurrence

1. For at der ikke skal opstå tvivl, bekræfter parterne, at artikel 8, stk. 2, litra a) og b), alene pålægger parterne at vedtage eller opretholde konkurrencelovgivning og nedsætte en uafhængig konkurrencemyndighed til at håndhæve denne konkurrencelovgivning. Parterne bekræfter også, at denne aftale ikke begrænser de nævnte konkurrencemyndigheders uafhængige funktion. Disse konkurrencemyndigheders afgørelser er ikke underlagt tvistbilæggelsesordningen, jf. artikel 25.

2. En part kan således kun søge erstatning i forbindelse med artikel 8, stk. 2, litra a) og b), hvis en anden part ikke opretholder konkurrencelovgivningen eller en operationelt uafhængig konkurrencemyndighed, som effektivt håndhæver den pågældende parts konkurrencelovgivning. Intet i artikel 8, stk. 2, litra a) og b), må fortolkes som en anfægtelse af afgørelser eller domme, der er truffet af en parts konkurrencemyndighed, domstole eller retsinstanser for at håndhæve en parts konkurrencelovgivning.

3. Uanset artikel 25, stk. 1, finder tvistbilæggelsesordningen i nævnte artikel ikke anvendelse på tvister vedrørende anvendelsen eller fortolkningen af artikel 8, der er opstået før den 1. januar 2025.

ARTIKEL F

Operationelle planer, programmer og fartplaner

1. Med forbehold af artikel 3 og artikel 10, stk. 11 og 12, og uanset artikel 10, stk. 7, kan Cambodja, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, Filippinerne, Thailand og Vietnam opretholde de procedurer, der gælder i deres respektive nationale love og forskrifter på tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale, hvad angår godkendelse af operationelle planer, programmer og fartplaner, herunder oplysninger om tjenester, der opererer i henhold til samarbejdsaftaler om markedsføring, som er oprettet af Unionens luftfartsselskaber med henblik på udøvelse af trafikflyvning til og fra disse staters territorier.

2. Cambodja, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, Filippinerne, Thailand og Vietnam minimerer den administrative byrde i forbindelse med sådanne krav og procedurer. De nævnte operationelle planer, programmer og fartplaner godkendes senest ti (10) arbejdsdage efter datoen for modtagelse af luftfartsselskabets ansøgning, forudsat at luftfartsselskabet har modtaget de relevante tilladelser til at operere og tekniske tilladelser i overensstemmelse med artikel 4.

3. Cambodja, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, Filippinerne, Thailand og Vietnam bestræber sig på at ophæve de nævnte procedurer så hurtigt som muligt og underretter det fælles udvalg herom.

ARTIKEL G

Salg og lokale udgifter

1. Uanset artikel 10, stk. 8 og 9, kan Indonesien, Myanmar og Vietnam opretholde de krav, der findes i deres respektive nationale love og forskrifter på tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale, for så vidt angår anvendelsen af deres nationale valuta ved indenlandsk salg af transportydelser og dertil knyttede tjenesteydelser og med hensyn til betaling af lokale udgifter.

2. Indonesien, Myanmar og Vietnam bestræber sig på at ophæve de nævnte krav så hurtigt som muligt og underretter det fælles udvalg herom.

ARTIKEL H

Overførsel af lokale indtægter

1. For at der ikke skal opstå tvivl, forstås ved udtrykket "overførsel" i artikel 10, stk. 10, litra a), for Filippinernes vedkommende andre overførsler end dem, der foretages af en filial af et udenlandsk selskab, der driver handel eller virksomhed i Filippinerne.

2. For så vidt angår overførsel af overskud fra en filial af et udenlandsk selskab, der driver handel eller virksomhed i Filippinerne, har Filippinerne ret til at opkræve skat af filialens overskud i overensstemmelse med landets nationale lovgivning, medmindre der findes en lavere sats eller en fritagelse i henhold til en dobbeltbeskatningsaftale mellem Filippinerne og det udenlandske luftfartsselskabs domicilland.

3. Filippinerne bestræber sig på at samarbejde med Unionen om at udvikle en fælles ramme for behandling af overførsler fra EU-luftfartsselskaber, der opererer i Filippinerne, og underretter det fælles udvalg herom.

ARTIKEL I

Tariffer

1. Med forbehold af artikel 13, stk. 1, og uanset artikel 13, stk. 2, kan Filippinerne opretholde de procedurer, der findes i landets respektive nationale love og forskrifter på tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale, for så vidt angår godkendelsen af de tariffer, som EU-luftfartsselskaberne har fastsat for trafikflyvning til og fra Filippinernes territorium. De omhandlede tariffer skal godkendes senest ti (10) arbejdsdage efter deres indgivelse.

2. Filippinerne bestræber sig på at ophæve de nævnte procedurer så hurtigt som muligt og underretter det fælles udvalg herom.

ARTIKEL J

Lånegarantier

Bestemmelserne i artikel 8, stk. 2, litra d), finder ikke anvendelse på subsidier i form af lånegarantier ydet af Vietnam forud for undertegnelsen af denne aftale og indtil udløbet af sådanne ordninger. Hvis sådanne garantier giver anledning til udbetalinger, foretages disse dog i henhold til artikel 8, stk. 3, litra a) og b), alt efter omstændighederne.

ARTIKEL K

Ikkeforskelsbehandling

1. Uanset artikel D må de deri omhandlede ASEAN-medlemsstater ikke give EU-luftfartsselskaber en mindre gunstig behandling end den, de giver luftfartsselskaber fra andre lande med hensyn til udpegning af luftfartsselskaber.

2. Uanset artikel F, G og I må de deri nævnte ASEAN-medlemsstater ikke give EU-luftfartsselskaberne en mindre gunstig behandling end den, de giver deres egne luftfartsselskaber eller luftfartsselskaber fra et andet land, alt efter hvad der er gunstigere, hvad angår godkendelse af operationelle planer, programmer og fartplaner, salgs- og lokaludgifter samt tariffer.

ARTIKEL L

Onlinereservationssystemer

De ASEAN-medlemsstater, der er omhandlet i artikel 21, stk. 5, er på tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale Indonesien, Malaysia, Filippinerne, Thailand og Vietnam.

ARTIKEL M

Gensidighed

Hvis en ASEAN-medlemsstat i henhold til artikel D, F, G og I kræver udpegning af EU-luftfartsselskaber, anvender nationale procedurer for forhåndsgodkendelse af EU-luftfartsselskabers operationelle planer, programmer og fartplaner, samarbejdsaftaler om markedsføring eller tariffer eller pålægger EU-luftfartsselskaber nationale krav vedrørende den valuta, der skal anvendes i visse transaktioner, har Unionen ret til at underlægge den pågældende ASEAN-medlemsstats luftfartsselskaber de samme eller ækvivalente foranstaltninger.

ARTIKEL N

Ikrafttræden for Malaysia

1. Uanset artikel 33 gælder det, at hvis Malaysia er den eneste ASEAN-medlemsstat, der ikke har meddelt ASEAN's generalsekretær sin bekræftelse af, at dens procedurer for ratifikation, accept eller godkendelse af denne aftale er afsluttet:

- a) kan ASEAN's generalsekretær skriftligt meddele Den Europæiske Union sin bekræftelse af, at alle ASEAN-medlemsstaterne bortset fra Malaysia har afsluttet deres respektive procedurer for ratifikation, accept eller godkendelse af denne aftale
- b) denne aftale træder i kraft i overensstemmelse med artikel 33, stk. 3, for Unionen og dens medlemsstater og for alle ASEAN-medlemsstaterne undtagen Malaysia, og
- c) efterfølgende træder aftalen i kraft for Malaysias vedkommende tredive (30) dage efter den dato, hvor ASEAN's generalsekretær i endnu en skriftlig meddelelse rettet til Den Europæiske Union bekræfter, at Malaysia har afsluttet sine procedurer for ratifikation, accept eller godkendelse af denne aftale.

2. Efter undertegnelsen af denne aftale og i afventning af dens ikrafttræden for Malaysias vedkommende:

- a) finder eventuelle tidligere aftaler eller overenskomster om trafikflyvning mellem EU-medlemsstaterne og Malaysia og mellem Unionen og Malaysia, som blev undertegnet eller indgået inden aftalens undertegnelse, fortsat anvendelse og ændres ikke, og

- b) ingen nye aftaler eller overenskomster om trafikflyvning må indgås mellem EU-medlemsstaterne og Malaysia eller mellem Unionen og Malaysia, medmindre dette sker for at imødekomme afgrænsede og hastende behov under ekstraordinære omstændigheder, og uden at det berører deres respektive nationale love og forskrifter. Unionen eller den berørte EU-medlemsstat oplyser de øvrige parter om sådanne nye aftaler eller overenskomster om trafikflyvning.

ARTIKEL O

Statusgennemgang

Det fælles udvalg gennemgår hvert år fremskridtene med hensyn til gennemførelsen af artiklerne i dette bilag på grundlag af en rapport fra de berørte ASEAN-medlemsstater.