



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 10 mei 2022
(OR. en)

8884/22
ADD 1

Interinstitutioneel dossier:
2022/0137(NLE)

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

VOORSTEL

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	6 mei 2022
aan:	het secretariaat-generaal van de Raad
nr. Comdoc.:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Betreft:	BIJLAGE bij Voorstel voor een besluit van de Raad betreffende de sluiting, namens de Unie, van de uitgebreide luchtvervoerovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten en de Europese Unie en haar lidstaten

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2022) 193 final - ANNEX.

Bijlage: COM(2022) 193 final - ANNEX



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 6.5.2022
COM(2022) 193 final

ANNEX

BIJLAGE

bij

Voorstel voor een besluit van de Raad

**betreffende de sluiting, namens de Unie, van de uitgebreide luchtvervoersovereenkomst
tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten en de Europese
Unie en haar lidstaten**

BIJLAGE

Uitgebreide luchtvervoersovereenkomst

tussen

de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, en

de Europese Unie en haar lidstaten

De regeringen van:

BRUNEI DARUSSALAM,
HET KONINKRIJK CAMBODJA,
DE REPUBLIEK INDONESIË,
DE DEMOCRATISCHE VOLKSREPUBLIC LAOS,
MALEISIË,
DE REPUBLIEK UNIE VAN MYANMAR,
DE REPUBLIEK DER FILIPIJNEN,
DE REPUBLIEK SINGAPORE,
HET KONINKRIJK THAILAND, en
DE SOCIALISTISCHE REPUBLIEK VIETNAM,

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

enerzijds,

en

HET KONINKRIJK BELGIË,
DE REPUBLIEK BULGARIJE,
DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,
HET KONINKRIJK DENEMARKEN,
DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,
DE REPUBLIEK ESTLAND,
IERLAND,
DE HELLEENSE REPUBLIEK,
HET KONINKRIJK SPANJE,
DE FRANSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK KROATIË,
DE ITALIAANSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK CYPRUS,
DE REPUBLIEK LETLAND,
DE REPUBLIEK LITOUWEN,
HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

**HONGARIJE,
DE REPUBLIEK MALTA,
HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,
DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,
DE REPUBLIEK POLEN,
DE PORTUGESE REPUBLIEK,
ROEMENIË,
DE REPUBLIEK SLOVENIË,
DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,
DE REPUBLIEK FINLAND, en
HET KONINKRIJK ZWEDEN,**

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

anderzijds,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

TOEPASSINGSGEBIED

1. Deze Overeenkomst is van toepassing op de verlening van luchtvervoersdiensten door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie van, op of naar het grondgebied van de ASEAN-lidstaten, en door luchtvaartmaatschappijen uit de ASEAN-lidstaten van, op of naar het grondgebied van de Unie, alsook op de verlening van bepaalde diensten in verband met die luchtvervoersdiensten, overeenkomstig deze Overeenkomst.

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

ARTIKEL 2

Definities

1. Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt verstaan onder:
 - a) “Verdrag van Chicago”: het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 voor ondertekening is opgesteld in Chicago, en alle bijlagen die krachtens artikel 90 van dat Verdrag zijn vastgesteld en alle wijzigingen van de bijlagen of het Verdrag uit hoofde van de artikelen 90 en 94 van het Verdrag, voor zover die bijlagen en wijzigingen voor de partijen van kracht zijn geworden;
 - b) “Verdrag van Montreal”: het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gedaan te Montreal op 28 mei 1999;
 - c) “luchtvervoer”: het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, dat tegen vergoeding of betaling van huur aan het publiek wordt aangeboden en dat geregelde en niet-geregelde luchtdiensten omvat;
 - d) “Vaststelling van nationaliteit”: de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt luchtvervoersdiensten te exploiteren in het kader van deze Overeenkomst beantwoordt aan de eisen van artikel 4 inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;

- e) “bevoegde autoriteiten”: de overheidsagentschappen of -entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de regelgevende en administratieve taken van de partijen uit hoofde van deze Overeenkomst;
- f) “mededingingsautoriteit”: de bevoegde autoriteit(en) die belast is (zijn) met de handhaving van het mededingingsrecht van een partij, waaronder, in het geval van de Unie, de Europese Commissie;
- g) “mededingingsrecht”: de wetgeving die, binnen de jurisdictie van een partij, betrekking heeft op de volgende gedragingen, voor zover die gevolgen kunnen hebben voor luchtvervoersdiensten naar, vanuit of binnen die partij:
 - i) overeenkomsten tussen luchtvaartmaatschappijen, besluiten van verenigingen van luchtvaartmaatschappijen en onderling afgestemde feitelijke gedragingen die ertoe strekken of tot gevolg hebben dat de mededinging wordt verhinderd, beperkt of vervalst;
 - ii) misbruik van een machtspositie door een of meer luchtvaartmaatschappijen; of
 - iii) concentraties tussen luchtvaartmaatschappijen die de mededinging aanzienlijk zouden beperken, met name als gevolg van het in het leven roepen of versterken van een machtspositie;
- h) “geautomatiseerd boekingssysteem” (hierna “CRS” genoemd): een geautomatiseerd systeem dat informatie bevat (met inbegrip van dienstregelingen, beschikbaarheid en tarieven) van meer dan één luchtvaartmaatschappij, met of zonder de mogelijkheid plaatsen te reserveren of tickets af te geven, voor zover alle of bepaalde diensten voor abonnees beschikbaar zijn, met inbegrip van wereldwijde distributiesystemen (Global Distribution Systems / GDS), voor zover die ook luchtvervoersproducten bevatten;
- i) “discriminatie”: een onderscheid zonder objectieve rechtvaardiging;
- j) “daadwerkelijke zeggenschap”: een relatie gebaseerd op rechten, overeenkomsten of andere middelen die, afzonderlijk of samen en gelet op de desbetreffende feitelijke of juridische omstandigheden, de mogelijkheid bieden om rechtstreeks of onrechtstreeks een beslissende invloed uit te oefenen op een onderneming, meer bepaald via:

- i) het recht om alle of een gedeelte van de activa van een onderneming te gebruiken;
 - ii) rechten of overeenkomsten waardoor een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de samenstelling, het stemgedrag of de besluiten van de organen van een onderneming of waardoor anderszins een beslissende invloed kan worden uitgeoefend op de bedrijfsvoering van de onderneming;
- k) “vaststelling van de geschiktheid”: de vaststelling dat een luchtvaartmaatschappij die voorstelt in het kader van deze Overeenkomst luchtdiensten te exploiteren over voldoende financiële draagkracht en passende leidinggevende deskundigheid beschikt om dergelijke diensten te exploiteren en bereid is de wet- en regelgeving en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- l) “volledige kosten”: de kosten van de verleende diensten, met inbegrip van eventuele passende bedragen voor de kapitaalkosten en de afschrijving van activa, alsmede de kosten van onderhoud, exploitatie, beheer en administratie;
- m) “internationaal luchtvervoer”: luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
- n) “materiële transacties”: de levering van goederen en diensten in een volume dat gevolgen heeft voor de eerlijke en gelijke kansen van de partijen om te concurreren;
- o) “niet-geregelde dienst”: een luchtvervoersdienst die geen geregelde dienst is;
- p) “partij”: de Unie en de EU-lidstaten, enerzijds, of een ASEAN-lidstaat, anderzijds;
- q) “partijen”:
 - i) de Unie en de EU-lidstaten; en
 - ii) de ASEAN-lidstaten.
- r) “hoofdvestiging”: het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij op het grondgebied van het land van een

partij waar de belangrijkste financiële functies van en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;

- s) “geregelde luchtdiensten”: een reeks vluchten die allemaal alle volgende kenmerken bezitten:
 - i) de vluchten doorkruisen het luchtruim boven het grondgebied van meer dan één staat;
 - ii) de vluchten worden uitgevoerd door luchtvaartuigen voor het vervoer van passagiers, bagage, post en/of vracht tegen betaling, op zodanige wijze dat elke vlucht door het publiek kan worden gebruikt;
 - iii) de vluchten worden uitgevoerd om het verkeer tussen dezelfde twee of meer plaatsen te verzorgen:
 - A) volgens een gepubliceerde dienstregeling; of
 - B) met een zodanige regelmaat of frequentie dat zij duidelijk een systematische reeks vormen;
- t) “zelfafhandeling”: situatie waarbij een luchtvaartmaatschappij zichzelf rechtstreeks een of meer categorieën afhandelingsdiensten verleent en met derden geen enkel contract, hoe ook genaamd, dat de verlening van dergelijke diensten tot doel heeft, afsluit. Voor de toepassing van deze definitie worden luchtvaartmaatschappijen onderling niet als derden beschouwd als:
 - i) de ene luchtvaartmaatschappij een meerderheidsbelang heeft in de andere, of
 - ii) eenzelfde entiteit in elk van beide een meerderheidsbelang heeft;
- u) “ernstige verstoring in de economie van een partij”: een uitzonderlijke, tijdelijke en ernstige crisis die de economie van een ASEAN-lidstaat of van een EU-lidstaat in haar geheel en niet een specifieke regio of economische sector raakt;
- v) “overheidsbedrijf”: een onderneming die betrokken is bij een commerciële activiteit, waarbij:

- i) een partij meer dan 50 % bezit van het geplaatste kapitaal van de onderneming of van de stemmen die verbonden zijn met de door de onderneming uitgegeven aandelen; of
 - ii) een partij direct of indirect beslissende invloed uitoefent of kan uitoefenen, krachtens haar financiële deelneming, de regels of praktijken inzake de werking van de onderneming of enige andere manier die een dergelijke beslissende invloed bepaalt. Van beslissende invloed van een partij is sprake wanneer de partij rechtstreeks of onrechtstreeks gerechtigd is meer dan de helft van de leden van het bestuur, het management of het toezichthoudend orgaan van de onderneming te benoemen;
- w) “landing voor andere dan verkeersdoeleinden”: een om een andere reden dan voor het aan boord nemen of afzetten van passagiers, bagage, lading en of post in het luchtvervoer gemaakte landing;
- x) “subsidie”: alle door de overheid of door een andere overheidsinstantie verleende financiële bijdragen, met inbegrip van:
- i) de directe overdracht van middelen, zoals toelagen, leningen of kapitaalbreng, de mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen, het overnemen van verplichtingen, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
 - ii) de derving of niet-inning van inkomsten die normaal gesproken de overheid toekomen;
 - iii) de levering van andere goederen en diensten dan algemene infrastructuur, of de inkoop van goederen of diensten; of
 - iv) de verrichting van betalingen aan een financieringsmechanisme of het feit dat een particuliere instantie wordt belast met of de uitvoering krijgt opgedragen van één of meer van de in punt 1, x), i), ii) en iii), van dit artikel vermelde functies die de overheid of een andere overheidsinstantie normaal gesproken zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen,

beperkt tot een entiteit of bedrijfstuk, of een groep van entiteiten of bedrijfstukken, binnen de rechtsbevoegdheid van de subsidiërende autoriteit en waaruit deze luchtvaartmaatschappijen een voordeel

putten. Met een financiële bijdrage van een overheid of een ander publiekrechtelijk lichaam wordt niet geacht een voordeel te zijn verleend indien een particuliere marktdeelnemer die zich uitsluitend door winstgevendheidsvooruitzichten laat leiden, in dezelfde situatie als het betrokken publiekrechtelijk lichaam, dezelfde financiële bijdrage had verstrekt;

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

ARTIKEL 3

Verlening van rechten

Routeschema

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

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

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

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

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

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

Verkeersrechten

3. De partijen verlenen elkaar de volgende rechten voor de exploitatie van internationaal luchtvervoer door hun respectieve luchtvaartmaatschappijen:

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

punten in een ASEAN-lidstaat en punten in een andere ASEAN-lidstaat of punten in een derde land, als onderdeel van een dienst met vertrek of bestemming in de Unie (verkeersrechten van de vijfde vrijheid), onder voorbehoud van lid 5 van dit artikel; en

- g) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

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

- a) Onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst mogen er in elke richting maximaal zeven (7) wekelijkse vluchten met vertrek of aankomst in elke EU-lidstaat worden uitgevoerd;
- b) Na twee (2) jaar mogen er in elke richting maximaal zeven (7) extra wekelijkse vluchten met vertrek of aankomst in elke EU-lidstaat worden uitgevoerd; en
- c) De vluchten die overeenkomstig lid 4, punt b), van dit artikel worden uitgevoerd, mogen geen routes bedienen tussen een EU-lidstaat en een derde land die reeds door een luchtvaartmaatschappij van de Unie worden bediend. Voor de toepassing van dit lid wordt een route geacht reeds door een luchtvaartmaatschappij van de Unie te worden bediend als die maatschappij op die route geregelde diensten aanbiedt, met haar eigen luchtvaartuigen, met luchtvaartuigen die met of zonder bemanning worden geleased, of, in het geval van non-stopdiensten, door middel van codesharing.

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

- a) Onmiddellijk na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst mogen er in elke richting maximaal zeven (7) wekelijkse vluchten met vertrek of aankomst in elke ASEAN-lidstaat worden uitgevoerd;
- b) Na twee jaar mogen er in elke richting maximaal zeven (7) extra wekelijkse vluchten met vertrek of aankomst in elke ASEAN-lidstaat worden uitgevoerd; en
- c) De vluchten die overeenkomstig lid 5, punt b), van dit artikel worden uitgevoerd, mogen geen routes bedienen tussen een ASEAN-lidstaat en een derde land die reeds door een luchtvaartmaatschappij uit die ASEAN-lidstaat worden bediend. Voor de toepassing van dit lid wordt

een route geacht reeds door een luchtvaartmaatschappij uit een ASEAN-lidstaat te worden bediend als die maatschappij op die route geregelde diensten aanbiedt met haar eigen luchtvaartuigen, met luchtvaartuigen die met of zonder bemanning worden geleased, of, in het geval van non-stopdiensten, door middel van codesharing.

Operationele flexibiliteit

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

- a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
- b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;
- c) tussenliggende en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de partijen bedienen, in om het even welke combinatie en volgorde, volgens de bepalingen van lid 3 van dit artikel;
- d) landingen op een punt of punten overslaan;
- e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van hun luchtvaartuigen naar een ander ("change of gauge");
- f) vluchten verrichten met een tussenlanding op willekeurige punten binnen of buiten het grondgebied van elk van beide partijen;
- g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij;
- h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer, en
- i) met dezelfde vlucht meer dan één punt bedienen binnen eenzelfde EU-lidstaat of ASEAN-lidstaat (coterminalisering).

7. De operationele flexibiliteit waarin lid 6 van dit artikel voorziet, mag worden uitgeoefend zonder richtings- of geografische beperking, op voorwaarde dat:

- a) de diensten van luchtvaartmaatschappijen van een ASEAN-lidstaat een punt in die ASEAN-lidstaat bedienen; en
- b) de diensten van luchtvaartmaatschappijen van de Unie een punt in de Unie bedienen.

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

9. Niets in deze Overeenkomst verleent de volgende rechten:

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

ARTIKEL 4

Exploitatatievergunningen en technische machtigingen

1. Na de ontvangst van een aanvraag voor een exploitatievergunning van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij, verleent een partij zo spoedig mogelijk de exploitatievergunningen en passende technische machtigingen, voor zover alle volgende voorwaarden vervuld zijn:

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij van een ASEAN-lidstaat:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij bevindt zich in die ASEAN-lidstaat en de maatschappij is houder van

een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van diezelfde ASEAN-lidstaat;

- ii) de ASEAN-lidstaat die het Air Operator Certificate heeft afgegeven, houdt daadwerkelijk regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit is duidelijk vermeld; en
 - iii) de luchtvaartmaatschappij is rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom van en wordt feitelijk gecontroleerd door die ASEAN-lidstaat en/of zijn onderdanen;
- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij van de Unie:
- i) de luchtvaartmaatschappij is gevestigd op het grondgebied van de Unie en is houder van een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Unie;
 - ii) de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate houdt daadwerkelijk regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij, en de bevoegde autoriteit is duidelijk vermeld; en
 - iii) de luchtvaartmaatschappij is rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom van een of meer EU-lidstaten, andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, Zwitserland en/of onderdanen van die staten, en zij oefenen daadwerkelijk zeggenschap uit over de luchtvaartmaatschappij;
- c) er is voldaan aan de artikelen 15 en 16; en
- d) de luchtvaartmaatschappij voldoet aan de in wet- en regelgeving voorgeschreven voorwaarden die gewoonlijk worden toegepast op de exploitatie van internationaal luchtvervoer door de partij die de aanvraag behandelt.

2. Voor de toepassing van dit artikel en van artikel 5 kan als volgt bewijs worden geleverd van daadwerkelijk regelgevend toezicht:

- a) de betrokken luchtvaartmaatschappij bezit een geldige, door de bevoegde autoriteit van de betrokken partij afgegeven exploitatievergunning of vergunning die voldoet aan de criteria van die partij die de exploitatievergunning of vergunning voor de exploitatie van internationale luchtdiensten afgeeft; en
- b) die partij beschikt voor die luchtvaartmaatschappij over luchtvaartveiligheids- en -beveiligingsprogramma's die voldoen aan de ICAO-normen en legt die programma's daadwerkelijk ten uitvoer.

3. Wanneer een partij exploitatievergunningen en technische machtigingen afgeeft, behandelt zij alle luchtvaartmaatschappijen van de andere partij op niet-discriminerende wijze.

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

ARTIKEL 5

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van exploitatievergunningen of technische machtigingen

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

- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij van een ASEAN-lidstaat:
 - i) de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in een ASEAN-lidstaat bevindt of de maatschappij geen geldige exploitatievergunning bezit overeenkomstig de wetgeving van diezelfde ASEAN-lidstaat; of
 - ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de ASEAN-lidstaat

die het Air Operator Certificate heeft afgegeven, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is vermeld; of

- iii) de luchtvaartmaatschappij rechtstreeks of door een meerderheidsbelang geen eigendom is van en niet feitelijk wordt gecontroleerd door die ASEAN-lidstaat en/of zijn onderdanen;

b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij van de Unie:

- i) de luchtvaartmaatschappij niet op het grondgebied van de Unie is gevestigd of niet beschikt over een geldige exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van de Unie; of
- ii) het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet wordt uitgeoefend of gehandhaafd door de EU-lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operator Certificate, of de bevoegde autoriteit niet duidelijk is vermeld; of
- iii) de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of door een meerderheidsbelang eigendom is van een of meer EU-lidstaten, andere staten die partij zijn bij de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, Zwitserland en/of onderdanen van die staten, en zij geen daadwerkelijke zeggenschap uitoefenen over de luchtvaartmaatschappij; of

c) de luchtvaartmaatschappij zich niet heeft gehouden aan de in artikel 7 vermelde wet- en regelgeving.

2. Als een partij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een luchtvaartmaatschappij van een andere partij zich in één van de in lid 1 van dit artikel genoemde situaties bevindt, kan zij de andere partij verzoeken overleg te plegen.

3. Dat overleg gaat zo spoedig mogelijk van start en uiterlijk dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek om overleg. Indien niet binnen dertig (30) dagen of een overeengekomen termijn na de begindatum van dat overleg een bevredigend akkoord wordt bereikt of wordt nagelaten de overeengekomen corrigerende maatregelen te nemen, is dat een reden voor de partij die om het overleg heeft verzocht om maatregelen te nemen om de exploitatievergunning of technische machtigingen van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen te beperken of de activiteiten van de betrokken maatschappij anderszins te weigeren, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken teneinde de naleving van de artikelen 4 en 7 te waarborgen.

4. Onverminderd lid 3 van dit artikel, kan een partij in het geval als bedoeld in lid 1, punt c), van dit artikel in noodgevallen of om verdere inbreuken te voorkomen onmiddellijke of dringende maatregelen nemen. Teneinde elke twijfel uit te sluiten, kan er slechts sprake zijn van verdere inbreuken als over de vermeende inbreuk voordien reeds overleg is gepleegd tussen de bevoegde autoriteiten van de betrokken partijen.

5. Dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van een partij om de exploitatievergunning of technische machtiging van luchtvaartmaatschappij(en) van een andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, of om de activiteiten van luchtvaartmaatschappij(en) van een andere partij anderszins te weigeren, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, overeenkomstig artikel 8, 15, 16 of 25.

ARTIKEL 6

Liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten

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

ARTIKEL 7

Naleving van wetten en regels

1. Als luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het grondgebied van een andere partij binnenkomen of verlaten, moeten zij zich houden aan de wetten en regels inzake binnenkomst op en vertrek uit het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren en inzake de exploitatie van luchtvaartuigen.

2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een andere partij moeten de wetten en voorschriften met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanningen, bagage, goederen en/of post aan boord van het luchtvaartuig (met inbegrip van de formaliteiten verbonden aan binnenkomst, inkleding, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het

geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen, bagage, goederen en post, van de luchtvaartmaatschappijen van een partij worden nageleefd.

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

ARTIKEL 8

Eerlijke mededinging

1. De partijen komen overeen gezamenlijk te streven naar een eerlijk en concurrerend klimaat waarin de luchtvaartmaatschappijen van de partijen eerlijke en gelijke kansen hebben om te concurreren bij het aanbieden van luchtvervoersdiensten.

2. De partijen komen, ter verwezenlijking van de in lid 1 van dit artikel genoemde doelstelling overeen:

- a) mededingingsrecht vast te stellen en te handhaven;
- b) een functioneel onafhankelijke mededingingsautoriteit op te richten of in stand te houden die over alle nodige bevoegdheden en middelen beschikt om het mededingingsrecht van een partij daadwerkelijk te handhaven. De besluiten van de mededingingsautoriteit zijn vatbaar voor beroep en toetsing door een rechterlijke instantie van die partij;
- c) binnen hun respectieve rechtsgebieden een einde te maken aan alle vormen van discriminatie of oneerlijke praktijken die een negatieve impact zouden hebben op de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van een andere partij om te concurreren bij het verlenen van luchtvervoersdiensten. Teneinde elke twijfel weg te nemen, mag geen enkele bepaling van lid 2, punt c), van dit artikel de in artikel 2, lid 1, punt g), beschreven gedragingen omvatten; en
- d) geen subsidie te verlenen of in stand te houden ten behoeve van luchtvaartmaatschappijen als die subsidie nadelige gevolgen zou hebben voor de eerlijke en gelijke kansen van de luchtvaartmaatschappijen van een andere partij om te concurreren bij het verlenen van luchtvervoerdiensten;

3. In afwijking van lid 2, punt d), van dit artikel mag het volgende worden verleend:

a) steun voor insolvable of noodlijdende luchtvaartmaatschappijen, op voorwaarde dat:

- i) die steun wordt gekoppeld aan een geloofwaardig herstructureringsplan op basis van realistische aannames teneinde het herstel van de levensvatbaarheid van de noodlijdende luchtvaartmaatschappij binnen een redelijke termijn te waarborgen; en
- ii) de betrokken luchtvaartmaatschappijen, hun investeerders of aandeelhouders zelf een aanzienlijk deel van de herstructureringskosten dragen;

b) tijdelijke liquiditeitssteun aan een noodlijdende luchtvaartmaatschappij in de vorm van leningen of leninggaranties voor zover het bedrag daarvan niet hoger ligt dan het bedrag dat nodig is om ervoor te zorgen dat de betrokken maatschappij haar activiteiten kan voortzetten gedurende de tijd die nodig is om een herstructurerings- of liquiditeitsplan op te stellen;

c) voor zover zij beperkt blijven tot de minimumbedragen die nodig zijn om hun doelstelling te bereiken en hun impact op het aanbieden van luchtvervoersdiensten tussen de partijen tot een minimum wordt beperkt:

- i) subsidies tot herstel van de schade veroorzaakt door natuurrampen of andere buitengewone gebeurtenissen;
- ii) subsidies om een ernstige verstoring in de economie van een van de partijen op te heffen;
- iii) subsidies voor luchtvaartmaatschappijen die belast zijn met duidelijk omschreven openbaredienstverplichtingen die noodzakelijk zijn om tegemoet te komen aan vervoersbehoeften van de bevolking die niet alleen door de markt kunnen worden opgevangen, voor zover die subsidies beperkt blijven tot een redelijke compensatie voor de levering van de betrokken luchtvervoerdiensten. en
- iv) subsidies die voor alle luchtvaartmaatschappijen beschikbaar zijn en die de jure of de facto niet tot bepaalde luchtvaartmaatschappijen zijn beperkt.

4. De partijen zien erop toe dat al hun luchtvaartmaatschappijen die op grond van deze Overeenkomst luchtvervoerdiensten aanbieden minstens jaarlijks een financieel verslag en begeleidende financiële staten publiceren of anderszins opstellen, en op verzoek ter beschikking stellen, en dat deze worden onderworpen aan een onafhankelijke audit overeenkomstig de internationaal erkende normen inzake boekhouding en financiële bedrijfsinformatie. Subsidies worden in die financiële verslagen afzonderlijk vermeld.

5. Specifiek voor luchtvervoer ziet elke partij erop toe dat materiële transacties tussen haar luchtvaartmaatschappijen en staatsbedrijven van die partij (ongeacht in welke vorm) die goederen en diensten aanbieden, plaatsvinden op basis van commerciële voorwaarden die gelijkwaardig zijn aan die welke bij zakelijke objectieve transacties van toepassing zijn.

6. Elke partij verstrekt, op verzoek van een andere partij, die andere partij binnen dertig (30) dagen of binnen een overeengekomen termijn de relevante informatie die redelijkerwijs kan worden gevraagd om erop toe te zien dat dit artikel wordt nageleefd. Het kan onder meer gaan om aanvullende informatie met betrekking tot subsidies en de in de leden 4 en 5 van dit artikel vermelde elementen. Op verzoek wordt die informatie vertrouwelijk behandeld door de partij die de informatie ontvangt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 9

Bedrijfsvoering

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

2. Het Gemengd Comité houdt toezicht op de vooruitgang die wordt geboekt bij de aanpak van de belemmeringen voor de bedrijfsvoering van luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

ARTIKEL 10

Commercieel luchtvervoer

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

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

2. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen vrij kantoren en faciliteiten vestigen op het grondgebied van een andere partij, als dat nodig is om in het kader van deze Overeenkomst diensten te verlenen en voor zover praktisch uitvoerbaar en zonder discriminatie.

3. Onverminderd de veiligheids- en beveiligingsvoorschriften, kunnen dergelijke faciliteiten op een luchthaven worden onderworpen aan beperkingen op grond van de beschikbare ruimte.

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

Grondafhandeling

5. a) Onverminderd lid 5, punt b), van dit artikel, hebben de luchtvaartmaatschappijen van elke partij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van een andere partij het recht:

of i) hun eigen grondafhandeling te verrichten ("zelfafhandeling");

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

Toewijzing van slots op luchthavens

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

Operationele plannen, programma's en dienstregelingen

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

Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen

8. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen op het grondgebied van een andere partij luchtvervoers- en aanverwante diensten verkopen, zowel van henzelf als van andere luchtvaartmaatschappijen. Een luchtvaartmaatschappij kan dit, naar eigen inzicht rechtstreeks en/of via verkoopagenten, andere tussenpersonen, online of via een ander beschikbaar kanaal doen. De aan- en verkoop van dergelijke vervoers- en aanverwante diensten is toegestaan in de munteenheid van het grondgebied van de aan- of verkoop of in vrij converteerbare valuta.

9. Het staat luchtvaartmaatschappijen van elke partij vrij plaatselijke uitgaven, met inbegrip van de aankoop van brandstof op het grondgebied van een andere partij, te betalen in lokale valuta of in converteerbare valuta tegen de geldende wisselkoers.

10. a) De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht om, op verzoek, op welk ogenblik en welke wijze dan ook, lokale inkomsten om te wisselen in om het even welke vrij converteerbare munteenheid en die inkomsten vanuit het grondgebied van een andere partij over te maken naar het land van hun keuze.

De omwisseling en overmaking moeten onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop worden toegestaan tegen de officiële wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum waarop een luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient, en worden aan geen enkele heffing onderworpen, met uitzondering van de heffingen die de banken normaal voor dergelijke omwisselingen en overmakingen in rekening brengen.

- b) In uitzonderlijke omstandigheden, wanneer kapitaalbewegingen en betalingen, met inbegrip van overmakingen, ernstige moeilijkheden veroorzaken of dreigen te veroorzaken voor de economie van een partij, kan die partij maatregelen nemen die de in lid 10, punt a), van dit artikel bedoelde rechten beperken, mits die maatregelen tijdelijk en strikt noodzakelijk zijn om die moeilijkheden aan te pakken. Die maatregelen mogen geen middel zijn om luchtvaartmaatschappijen van de andere partijen willekeurig of ongerechtvaardigd te discrimineren ten opzichte van luchtvaartmaatschappijen uit andere landen.

Samenwerkingsregelingen op het gebied van marketing

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

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen;
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c) aanbieders van oppervlaktevervoer (over land of zee) in een willekeurig land,

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

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

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

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

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

Intermodale diensten

14. Wanneer luchtvaartmaatschappijen in eigen naam vervoer van passagiers op de grond aanbieden, zijn deze diensten niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer.

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

Leasing

16. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen in het kader van deze Overeenkomst luchtvervoersdiensten verlenen met:

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

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

ARTIKEL 11

Douanerechten en andere taken

1. Bij aankomst op het grondgebied van een andere partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van een partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief voedsel, drank, alcoholische dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, voor zover zij aan boord van het luchtvaartuig blijven, op basis van wederkerigheid en voor zover de binnenlandse wetten en regels van de partijen dit toestaan, vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen, inspectievergoedingen, belasting over de

toegevoegde waarde of andere vergelijkbare indirecte belastingen en soortgelijke vergoedingen en rechten die:

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

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

2. Voor zover de respectieve binnenlandse wetten en regels van de partijen dit toelaten, wordt, op basis van wederkerigheid, ook vrijstelling verleend van de belastingen, heffingen, rechten, vergoedingen en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening, voor:

- a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een andere partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer gebruikte uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
- b) grondapparatuur en reserveonderdelen (met inbegrip van motoren) die op het grondgebied van een andere partij worden ingevoerd voor het onderhoud of de reparatie van voor internationaal luchtvervoer gebruikte luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van een partij, zelfs als die apparatuur en reserveonderdelen bestemd zijn voor het deel van de reis dat over het genoemde grondgebied wordt afgelegd;
- c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een andere partij voor gebruik door of in een voor internationaal luchtvervoer gebruikt luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een partij, zelfs als die voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied; en
- d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van een andere partij, dat op het grondgebied van die andere partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op een voor internationaal luchtvervoer ingezet vertrekkend luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een partij, zelfs als

dat gedrukt materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied.

3. Met betrekking tot de in dit artikel bedoelde vrijstellingen behandelen de partijen de luchtvaartmaatschappijen van een andere partij niet minder gunstig dan hun eigen luchtvaartmaatschappijen of dan luchtvaartmaatschappijen van een derde land, als dat gunstiger is.

4. Niets in deze Overeenkomst verhindert een partij om belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig of door een luchtvaartmaatschappij van een andere partij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.

5. De normale boordapparatuur van een luchtvaartuig, alsook de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde benodigdheden, voorraden en reserveonderdelen die normaal aan boord van een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van een partij worden meegenomen, mogen alleen met toestemming van de douaneautoriteiten van de andere partij op het grondgebied van die partij worden uitgeladen; bovendien kan worden vereist dat ze onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven tot ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.

6. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van een partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van een andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 van dit artikel gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van die andere partij.

7. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.

8. Bagage en vracht in directe transit op het grondgebied van een partij worden vrijgesteld van belastingen, douaneheffingen, vergoedingen en andere vergelijkbare heffingen die niet op de prijs van de dienstverlening zijn gebaseerd.

9. De verplichting mag worden opgelegd om de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.

10. De bepalingen van de tussen EU-lidstaten en ASEAN-lidstaten gesloten overeenkomsten inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

ARTIKEL 12

Gebruikersheffingen

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

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

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

ARTIKEL 13

Tarieven

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen van de partijen hun tarieven vrij vaststellen.

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

ARTIKEL 14

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partijen de beschikbare statistieken over het luchtvervoer in het kader van deze Overeenkomst, voor zover redelijkerwijs vereist, met inachtneming van de respectieve wet- en regelgeving van de partijen en op niet-discriminerende basis.

2. De partijen werken samen om de onderlinge uitwisseling van statistische informatie te faciliteren met het oog op de monitoring van de ontwikkeling van het luchtvervoer in het kader van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 15

Veiligheid van de luchtvaart

1. De partijen bevestigen opnieuw het belang van nauwe samenwerking op het gebied van de veiligheid van de luchtvaart. In dat verband komen de partijen overeen waar nodig verdere samenwerking aan te gaan, met name inzake het faciliteren van de uitwisseling van veiligheidsinformatie, de mogelijke deelname aan elkaars toezichtactiviteiten of de uitvoering van gezamenlijke toezichtactiviteiten, alsmede de ontwikkeling van gezamenlijke projecten en initiatieven, ook met landen die geen partij zijn bij deze Overeenkomst.

2. Bewijzen van luchtwaardigheid, bevoegdheidsbewijzen en vergunningen die door een partij zijn afgegeven of geldig verklaard en die nog steeds van kracht zijn, worden door een andere partij en haar bevoegde autoriteiten erkend als geldig voor de exploitatie van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst, mits die bewijzen of vergunningen zijn afgegeven of geldig zijn verklaard op grond van en in overeenstemming met, ten minste, de relevante internationale normen die in het kader van het Verdrag van Chicago zijn vastgesteld.

3. Elke partij kan op elk ogenblik verzoeken om overleg over de door een andere partij gehandhaafde en toegepaste veiligheidsnormen in verband met luchtvaartfaciliteiten, vliegtuigbemanningen, luchtvaartuigen en de exploitatie van luchtvaartuigen. Dit overleg vindt plaats binnen dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van het verzoek.

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

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

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

7. Elke partij heeft het recht onmiddellijk maatregelen te treffen, waaronder het recht om exploitatievergunningen of technische machtigingen van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij in te trekken, te schorsen of te beperken, of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij

anderszins te schorsen of te beperken, indien zij concludeert dat dit noodzakelijk is vanwege een onmiddellijke bedreiging van de luchtvaartveiligheid. De partij die dergelijke maatregelen neemt, stelt de andere partij daar onverwijld van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.

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

ARTIKEL 16

Beveiliging van de luchtvaart

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

2. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om iedere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart het hoofd te bieden, waaronder het voorkomen van wederrechtelijk de macht verwerven over burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaarnavigatiefaciliteiten, en alle andere dreigingen tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart.

3. De partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen overeenkomstig de ICAO-normen voor de beveiliging van de luchtvaart. Zij eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

4. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied effectieve maatregelen worden genomen om de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden, inclusief screening van passagiers en hun handbagage, screening van ruimbagage, screening en beveiligingscontroles van andere personen dan

passagiers, daaronder begrepen bemanningsleden, en de voorwerpen die zij bij zich dragen, screening en beveiligingscontroles van goederen, post, boordbenodigdheden en luchthavenbenodigdheden en controles van de toegang tot de luchtzijde en tot om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones. Die maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart. Elke partij stemt ermee in dat veiligheidsvoorschriften van een andere partij inzake binnenkomst op en vertrek uit het grondgebied door luchtvaartuigen in acht moeten worden genomen.

5. Met volle achting en wederzijds respect voor elkaars soevereiniteit kunnen de partijen beveiligingsmaatregelen treffen met betrekking tot de binnenkomst op hun grondgebied, alsook noodmaatregelen om het hoofd te bieden aan een specifieke bedreiging van de beveiliging; deze maatregelen moeten onverwijld aan de betrokken partij(en) worden meegedeeld. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van een andere partij om bijzondere doch redelijke beveiligingsmaatregelen te nemen, en de andere partij houdt rekening met de reeds door die eerste partij toegepaste beveiligingsmaatregelen en met het door de eerste partij uitgedrukte standpunt. Elke partij stelt de andere betrokken partij(en) van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij dit in noodgevallen redelijkerwijs niet mogelijk is. Bovendien mag elke partij verzoeken om een vergadering van het bij artikel 23 ingestelde Gemengd Comité om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

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

7. Onverminderd de noodzaak om onmiddellijk maatregelen te nemen ter bescherming van de veiligheid in de luchtvaart bevestigen de partijen dat wanneer een partij overweegt beveiligingsmaatregelen te nemen, zij de mogelijke nadelige gevolgen voor het internationale luchtverkeer dient in te schatten, en, tenzij de wet hierin beperkingen oplegt, bij het vaststellen van de maatregelen die vanuit genoemde veiligheidsoverwegingen nodig en passend zijn, met deze factoren rekening dient te houden.

8. Bij incidenten waarbij wederrechtelijk de macht over een burgerluchtvaartuig wordt verworven of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten wordt gepleegd, of wanneer er sprake is van een dergelijke dreiging, staan de partijen elkaar bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

9. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en waartegen een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere

wederrechtelijke daad is gesteld, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk genomen in overleg met de betrokken partijen.

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

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

ARTIKEL 17

Luchtverkeersbeheer

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

2. De partijen komen overeen hun bevoegde autoriteiten en verleners van luchtvaarnavigatiediensten aan te moedigen samen te werken om de interoperabiliteit tussen de luchtverkeersleidingssystemen van de partijen te waarborgen en de verdere integratie van hun systemen te onderzoeken, de milieueffecten van de luchtvaart te verminderen en waar nodig informatie uit te wisselen.

3. De partijen komen overeen de samenwerking tussen hun verleners van luchtvaarnavigatiediensten te bevorderen met het oog op de uitwisseling van vluchtgegevens en de coördinatie van verkeersstromen om de vluchtefficiëntie te

optimaliseren met het oog op een betere voorspelbaarheid, stiptheid en continuïteit van de dienstverlening voor het luchtverkeer.

4. De partijen komen overeen om samen te werken aan hun programma's voor de modernisering van het luchtverkeersbeheer, met inbegrip van ontwikkelings- en uitrolactiviteiten, en om de wederzijdse deelname aan validerings- en demonstratieactiviteiten aan te moedigen.

ARTIKEL 18

Milieu

1. De partijen ondersteunen de noodzaak aan milieubescherming door de duurzame ontwikkeling van de luchtvaart te bevorderen. De partijen nemen zich voor samen te werken om na te gaan welke gevolgen de internationale luchtvaart heeft voor het milieu.

2. De partijen erkennen het belang van onderlinge en wereldwijde samenwerking om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te onderzoeken en zoveel mogelijk te beperken.

3. De partijen herhalen dat het belangrijk is de klimaatverandering aan te pakken en komen overeen daartoe samen te werken bij de aanpak van de door de luchtvaart veroorzaakte broeikasgasemissies, zowel op nationaal als op internationaal niveau.

4. De partijen komen overeen informatie uit te wisselen en op deskundigenniveau regelmatig overleg te voeren om nauwer samen te werken bij het aanpakken van de milieueffecten van de internationale luchtvaart, onder meer op gebieden als onderzoek en ontwikkeling, duurzame luchtvaartbrandstoffen, geluidshinder en andere maatregelen om de broeikasgasemissies terug te dringen, rekening houdend met hun multilaterale milieurechten en -verplichtingen.

5. De partijen erkennen dat het noodzakelijk is passende maatregelen te nemen om de gevolgen van de luchtvaart voor het milieu te voorkomen of te beperken, voor zover die maatregelen volledig verenigbaar zijn met hun rechten en plichten uit hoofde van het internationaal recht.

ARTIKEL 19

Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen

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

ARTIKEL 20

Consumentenbescherming

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

ARTIKEL 21

Geautomatiseerde boekingssystemen

1. Op het grondgebied van een partij opererende verkopers van geautomatiseerde boekingssystemen ("CRS'en") mogen hun CRS'en invoeren, in stand houden en vrij ter beschikking stellen van reisbureaus of touroperators wier belangrijkste activiteit bestaat in de distributie van reisproducten op het grondgebied van een andere partij, mits het CRS voldoet aan alle desbetreffende wettelijke voorschriften van die partij.

2. De partijen schrappen alle bestaande eisen die de vrije toegang van de CRS'en van een partij tot de markt van een andere partij beperken of anderszins de concurrentie tussen verkopers van CRS'en belemmeren. De partijen weerhouden zich ervan dergelijke eisen in de toekomst vast te stellen.

3. Geen enkele partij mag op haar grondgebied aan de verkopers van CRS'en andere eisen met betrekking tot de schermen van die CRS'en opleggen, of toestemming geven om andere eisen op te leggen dan die welke aan haar eigen verkopers of andere op haar markt gebruikte CRS'en worden opgelegd. Geen enkele partij mag verhinderen dat tussen verkopers van CRS'en, dienstverleners die gebruik maken van deze CRS'en en abonnees daarvan, overeenkomsten worden gesloten, voor zover die overeenkomsten het gemakkelijker maken om uitgebreide en neutrale reisinformatie te verstrekken aan de consumenten of te voldoen aan regelgevende voorschriften inzake neutrale schermen.

4. Eigenaars en exploitanten van CRS'en van een partij moeten, afhankelijk van de relevante regelgeving van de andere partij, dezelfde mogelijkheden krijgen om CRS'en te exploiteren of eigenaar te worden van CRS'en op het grondgebied van die andere partij als de eigenaars en exploitanten van andere CRS'en op de markt van die andere partij hebben.

5. Als CRS'en onder een vrijhandelsovereenkomst vallen (die onder artikel V.1, lid 1, van de Algemene Overeenkomst betreffende de handel in diensten valt) die wordt ondertekend of waarover wordt onderhandeld tussen de Unie en een ASEAN-lidstaat, zijn de leden 1 tot en met 4 van dit artikel niet van toepassing op die ASEAN-lidstaat.

ARTIKEL 22

Sociale aspecten

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

2. De partijen erkennen het recht van elke partij om haar eigen niveau van binnenlandse arbeidsbescherming vast te stellen wanneer zij dit passend acht, en om haar relevante wetgeving en beleid vast te stellen of te wijzigen overeenkomstig de beginselen van internationaal erkende normen in internationale overeenkomsten waarbij zij partij is. De partijen zien erop toe dat de rechten en beginselen in hun respectieve wet- en regelgeving niet worden ondermijnd, maar daadwerkelijk worden gehandhaafd.

3. Elke partij blijft haar wetgeving en beleidslijnen verbeteren en levert inspanningen om een hoog niveau van arbeidsbescherming in de luchtvaartsector te bieden en aan te moedigen. De partijen erkennen dat de schending van de fundamentele principes en rechten met betrekking tot werk niet als legitiem relatief voordeel mag worden ingeroepen of op andere wijze als zodanig mag worden gebruikt, en dat de arbeidsnormen niet voor protectionistische doeleinden mogen worden gebruikt.

4. De partijen herbevestigen hun verbintenis om, conform hun verplichtingen als lid van de Internationale Arbeidsorganisatie (hierna "IAO" genoemd) en conform de verklaring van de IAO over de fundamentele principes en rechten op het werk en de follow-up daarvan, die op 18 juni 1998 in Genève is aangenomen, die verklaring te eerbiedigen, te bevorderen en uit te voeren.

5. De partijen promoten de doelstellingen die zijn opgenomen in de Agenda voor waardig werk van de IAO en de verklaring van de IAO over sociale gerechtigheid voor een eerlijke mondialisering, die op 10 juni 2008 is aangenomen te Genève.

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

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

ARTIKEL 23

Het Gemengd Comité

1. Een Gemengd Comité van vertegenwoordigers van de partijen wordt belast met het toezicht op het beheer van deze Overeenkomst en moet de correcte uitvoering daarvan waarborgen.

2. Het Gemengd Comité zorgt voor de opstelling en vaststelling van zijn reglement van orde.

3. Het Gemengd Comité komt bijeen wanneer dat nodig is, doch minstens eenmaal per jaar. Elke partij kan te allen tijde een verzoek indienen om een vergadering van het Gemengd Comité te beleggen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, doch uiterlijk twee (2) maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders overeenkomen.

4. Met het oog op de correcte uitvoering van deze Overeenkomst zal het Gemengd Comité:

- a) informatie uitwisselen, onder meer over wijzigingen in de wet- en regelgeving en het beleid van de respectieve partijen die van invloed kunnen zijn op luchtdiensten, alsmede statistische informatie met het oog op het toezicht op de ontwikkeling van luchtdiensten in het kader van deze Overeenkomst;
- b) aanbevelingen doen en besluiten nemen indien de Overeenkomst daar uitdrukkelijk in voorziet;

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

5. Aanbevelingen en besluiten worden vastgesteld bij consensus tussen de Unie en haar lidstaten, enerzijds, en alle ASEAN-lidstaten, anderzijds. De besluiten van het Gemengd Comité zijn bindend voor de partijen.

ARTIKEL 24

Uitvoering

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

2. De partijen treffen alle algemene of specifieke maatregelen welke geschikt zijn om de nakoming van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te verzekeren.

3. Bij de uitoefening van hun rechten uit hoofde van deze Overeenkomst nemen de partijen maatregelen die passend en evenredig zijn ten opzichte van hun respectieve doelstellingen.

4. De partijen onthouden zich van alle maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.

5. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst.

6. Elke partij verstrekt, met inachtneming van de toepasselijke wet- en regelgeving van de respectieve partijen, een andere partij alle nodige informatie en bijstand in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken die die andere partij overeenkomstig deze Overeenkomst begaat.

7. Deze Overeenkomst belet de verantwoordelijke autoriteiten van de partijen niet om buiten het Gemengd Comité samen te werken, overleg te plegen en besprekingen te voeren, onder meer op het gebied van de ontwikkeling van de luchtvaart, beveiliging, veiligheid, milieu, sociaal beleid, luchtverkeersbeheer, luchtvaartinfrastructuur, mededingingskwesties en consumentenbescherming. De partijen houden het Gemengd Comité op de hoogte van de resultaten van overleg en besprekingen die een effect kunnen hebben op de interpretatie of toepassing van deze verordening.

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

ARTIKEL 25

Geschillenbeslechting en arbitrage

1. Onverminderd de artikelen 5 en 8 kunnen een of meer partijen voor elk geschil in verband met de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst een beroep doen op het in dit artikel bedoelde geschillenbeslechtingsmechanisme.

2. Onverminderd voorafgaand overleg tussen de partijen in het kader van deze Overeenkomst stelt een partij die een beroep wenst te doen op het in dit artikel bedoelde geschillenbeslechtingsmechanisme de andere betrokken partij(en) schriftelijk in kennis van haar voornemen en vraagt zij het Gemengd Comité om overleg te organiseren.

3. a) Indien:

i) het Gemengd Comité de kwestie niet heeft besproken binnen twee (2) maanden na de datum van ontvangst van het in lid 2 van dit artikel bedoelde verzoek of binnen de door de partijen overeengekomen termijn; of

- ii) het geschil niet binnen zes (6) maanden na het verzoek is opgelost,

kan het geschil, met instemming van de betrokken partijen, ter beslechting aan een persoon of orgaan worden voorgelegd.

- b) Indien de betrokken partijen geen overeenstemming bereiken om het geschil voor te leggen aan een persoon of orgaan, wordt het geschil op verzoek van een van de partijen aan arbitrage overeenkomstig dit artikel onderworpen.

4. Niettegenstaande de leden 2 en 3 van dit artikel kan het geschil, indien een partij maatregelen neemt om de exploitatievergunning of technische machtiging van een luchtvaartmaatschappij van een andere partij te weigeren, in te trekken, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of om de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van die andere partij anderszins te weigeren, te schorsen, aan voorwaarden te onderwerpen of te beperken, onmiddellijk ter beslissing aan een persoon of orgaan worden voorgelegd of aan arbitrage worden onderworpen. De respectieve in de leden 10, 11 en 12, vermelde termijnen worden gehalveerd.

5. Het verzoek om arbitrage wordt door een of meer partijen (voor de toepassing van dit artikel hierna gezamenlijk “de initiatiefnemer” genoemd) schriftelijk gericht aan de betrokken partij(en) (voor de toepassing van dit artikel hierna gezamenlijk “de antwoordende partij” genoemd). In zijn verzoek legt de initiatiefnemer de te regelen kwesties voor, beschrijft hij de maatregel en licht hij toe waarom hij van oordeel is dat die maatregel strijdig is met deze Overeenkomst.

6. Tenzij de initiatiefnemer en de antwoordende partij anders overeenkomen, wordt de arbitrage uitgevoerd door een als volgt samen te stellen scheidsgerecht van drie scheidsrechters:

- a) Binnen twintig (20) dagen na de datum van ontvangst van een verzoek om arbitrage stellen de initiatiefnemer en de antwoordende partij één scheidsrechter aan. Binnen dertig (30) dagen na de aanstelling van die twee scheidsrechters stellen de initiatiefnemer en de antwoordende partij samen een derde scheidsrechter aan, die als voorzitter van het scheidsgerecht zal optreden;
- b) Indien de initiatiefnemer of de antwoordende partij verzuimt een scheidsrechter aan te stellen, of indien de derde scheidsrechter niet wordt aangesteld overeenkomstig lid 6, punt a), van dit artikel kan de initiatiefnemer of de antwoordende partij de voorzitter van de Raad van de ICAO verzoeken de vereiste scheidsrechter(s) aan te stellen binnen dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van dat verzoek. Indien de voorzitter van de Raad van de ICAO onderdaan is van een ASEAN-lidstaat of van een EU-lidstaat, gebeurt die

aanstelling door de hoogste vicevoorzitter van die Raad die geen onderdaan is van een ASEAN-lidstaat of een EU-lidstaat.

7. Het scheidsgerecht wordt opgericht op de datum waarop de laatste van de drie (3) scheidsrechters zijn aanstelling aanvaardt.

8. De arbitrageprocedure wordt gevoerd overeenkomstig het reglement van orde dat het Gemengd Comité tijdens zijn eerste bijeenkomst vaststelt met inachtneming van dit artikel en overeenkomstig artikel 23, lid 4, punt b), en lid 5. Tot het Gemengd Comité het reglement van orde heeft vastgesteld, stelt het scheidsgerecht zijn eigen reglement van orde vast.

9. Op verzoek van de initiatiefnemer of de antwoordende partij kan het scheidsgerecht, in afwachting van zijn definitieve uitspraak, voorlopige verzachtende maatregelen gelasten, met inbegrip van de wijziging of schorsing van maatregelen die krachtens deze Overeenkomst door de initiatiefnemer of antwoordende partij zijn genomen.

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

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

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

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

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

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

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

ARTIKEL 26

Verhouding met andere overeenkomsten

1. Behoudens de leden 2 en 7 van dit artikel wordt elke eerdere overeenkomst of regeling inzake luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat of tussen de Unie en een ASEAN-lidstaat geschorst zolang deze Overeenkomst tussen die partijen van kracht is.

2. Onverminderd lid 1 van dit artikel, blijven de bepalingen in een eerdere overeenkomst of regeling betreffende luchtdiensten tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat met betrekking tot de kwesties die onder de artikelen 3, 4, 10 en 13 vallen, als onderdeel van deze Overeenkomst van toepassing wanneer zij voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen gunstiger zijn. Alle rechten en voordelen die luchtvaartmaatschappijen van de betrokken EU-lidstaat overeenkomstig die bepalingen genieten, gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen van de Unie.

3. Voor de toepassing van lid 2 van dit artikel wordt eerst getracht om geschillen over de interpretatie op te lossen door middel van overleg tussen de betrokken

partijen, alvorens zij aan het Gemengd Comité worden voorgelegd. Indien de kwestie niet via het Gemengd Comité wordt opgelost, kan een beroep worden gedaan op het in artikel 25 bedoelde geschillenbeslechtsmechanisme.

4. Eventuele aanvullende verkeersrechten die na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst door een ASEAN-lidstaat aan een EU-lidstaat worden toegekend, of vice versa, zijn onderworpen aan deze Overeenkomst en mogen niet tot discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Unie leiden. Het Gemengd Comité wordt onverwijld in kennis gesteld van dergelijke regelingen.

5. Het Gemengd Comité stelt een informatieve lijst op van de in de leden 2 en 4 van dit artikel bedoelde bepalingen en regelingen inzake verkeersrechten, en zorgt ervoor dat die lijst actueel blijft.

6. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de ICAO of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overeenkomstig artikel 23 overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst naar aanleiding hiervan moet worden herzien.

7. Niets in deze Overeenkomst doet afbreuk aan de geldigheid en de toepassing van bestaande en toekomstige overeenkomsten tussen de EU-lidstaten en de ASEAN-lidstaten wat betreft onder hun respectieve soevereiniteit vallende grondgebieden waarop de definitie van “grondgebied” in artikel 2 niet van toepassing is.

ARTIKEL 27

Bijlage

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

ARTIKEL 28

Wijzigingen

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

ARTIKEL 29

Beëindiging

1. Deze Overeenkomst kan door de Unie en haar lidstaten of door alle gezamenlijk optredende ASEAN-lidstaten worden beëindigd door middel van een schriftelijke kennisgeving aan respectievelijk de Europese Unie of de secretaris-generaal van de ASEAN. De beëindiging wordt van kracht achttien (18) maanden na de datum van ontvangst van de kennisgeving door respectievelijk de secretaris-generaal van de ASEAN of de Europese Unie.

2. Indien een lidstaat zich uit de Unie of de ASEAN terugtrekt, is deze Overeenkomst overeenkomstig artikel 32 niet langer op die staat van toepassing met ingang van de datum waarop zijn terugtrekking uit respectievelijk de Unie of de ASEAN van kracht wordt.

ARTIKEL 30

Registratie van deze Overeenkomst

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

ARTIKEL 31

Toetreding van nieuwe EU-lidstaten

1. Deze Overeenkomst staat open voor toetreding door staten die EU-lidstaten zijn geworden na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst.

2. Toetreding tot deze Overeenkomst door een EU-lidstaat gebeurt door de neerlegging van een akte van toetreding tot deze Overeenkomst bij de Europese Unie, die de partijen en de secretaris-generaal van de ASEAN in kennis stelt van de neerlegging van de akte van toetreding en de datum daarvan. De toetreding treedt in werking op de vijftiende (15e) dag volgende op de datum van neerlegging van de akte van toetreding.

3. De leden 1, 2, 3 en 7 van artikel 26 zijn mutatis mutandis van toepassing op de overeenkomsten en regelingen die reeds bestaan op het ogenblik waarop een EU-lidstaat tot deze Overeenkomst toetreedt.

ARTIKEL 32

Territoriale toepassing

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

ARTIKEL 33

Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst moet worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd overeenkomstig de respectieve procedures van de partijen.

2. De secretaris-generaal van de ASEAN doet de Europese Unie een schriftelijke kennisgeving toekomen waarin hij bevestigt dat de respectieve procedures ter bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de ASEAN-lidstaten zijn voltooid. De Europese Unie doet de secretaris-generaal van de ASEAN een schriftelijke kennisgeving toekomen waarin zij bevestigt dat de respectieve procedures ter bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring door de Unie en haar lidstaten zijn voltooid.

3. Onder voorbehoud van artikel N treedt deze Overeenkomst in werking dertig (30) dagen na de datum van ontvangst van de laatste schriftelijke kennisgeving als bedoeld in lid 2 van dit artikel.

ARTIKEL 34

Authentieke teksten

1. Deze Overeenkomst is in twee originele exemplaren opgesteld in de Bulgaarse, de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Ierse, de Italiaanse, de Kroatische, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Nederlandse, de Poolse, de Portugese, de Roemeense, de Sloveense, de Slowaakse, de Spaanse, de Tsjechische en de Zweedse taal, waarbij alle teksten gelijkelijk authentiek zijn.

2. Wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies beslist het Gemengd Comité over de te gebruiken taalversie.

3. Een van de originele teksten van de Overeenkomst, met inbegrip van eventuele wijzigingen daarvan, wordt neergelegd bij de secretaris-generaal van de ASEAN, die onverwijld een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift daarvan toezendt aan elke ASEAN-lidstaat. De andere originele tekst van de Overeenkomst, met inbegrip van eventuele wijzigingen daarvan, wordt neergelegd bij de Europese Unie.

Ten BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst in tweevoud hebben ondertekend te [...] op de [...] dag van het jaar [...].

Voor het Koninkrijk België:
Voor de Republiek Bulgarije:
Voor Tsjechië:
Voor het Koninkrijk Denemarken:
Voor de Bondsrepubliek Duitsland:
Voor de Republiek Estland:
Voor Ierland:
Voor de Helleense Republiek:
Voor het Koninkrijk Spanje:
Voor de Franse Republiek:
Voor de Republiek Kroatië:
Voor de Italiaanse Republiek:
Voor de Republiek Cyprus:
Voor de Republiek Letland:
Voor de Republiek Litouwen:
Voor het Groothertogdom
Luxemburg:
Voor Hongarije:
Voor de Republiek Malta:
Voor het Koninkrijk der Nederlanden:
Voor de Republiek Oostenrijk:
Voor de Republiek Polen:
Voor de Portugese Republiek:
Voor Roemenië:
Voor de Republiek Slovenië:
voor de Slowaakse Republiek:
Voor de Republiek Finland:
Voor het Koninkrijk Zweden:
Voor de Europese Unie:

Voor de regering van Brunei
Darussalam:
Voor de Regering van het Koninkrijk
Cambodja:
Voor de regering van de Republiek
Indonesië:
Voor de regering van de
Democratische Volksrepubliek Laos:
Voor de regering van Maleisië:
Voor de regering van de Republiek
van de Unie van Myanmar:
Voor de regering van de Republiek
der Filipijnen:
Voor de regering van de Republiek
Singapore:
Voor de Regering van het Koninkrijk
Thailand:
Voor de regering van de
Socialistische Republiek Vietnam:

ARTIKEL A **Routeschema**

1. Onverminderd artikel 3, leden 1 en 2, en met inachtneming van de binnenlandse wet- en regelgeving van Indonesië, verwijst het begrip “punten in Indonesië” in het kader van de exploitatie van passagiers- en gecombineerde luchtdiensten tussen Indonesië en de Unie naar Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan en Surabaya.

2. Indien:

- a) een overeenkomst voor luchtdiensten tussen de ASEAN-lidstaten onderling; of
- b) een overeenkomst voor luchtdiensten tussen de gezamenlijke ASEAN-lidstaten en elk ander land,

luchtvaartmaatschappijen toestaat passagiers en gecombineerde luchtdiensten te exploiteren naar andere punten in Indonesië dan Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan en Surabaya, vallen ook die punten onder het begrip “punten in Indonesië”.

3. Voor de toepassing van artikel 10, lid 12, worden, wat Indonesië betreft, de binnenlandse codesharingrechten uitgeoefend via de in de leden 1 en 2 van dit artikel genoemde punten naar andere punten in Indonesië, of omgekeerd.

ARTIKEL B **Verkeersrechten**

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

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

ARTIKEL C **Recht op tussenlanding**

1. Onverminderd artikel 3, lid 6, punt f), treedt de uitoefening van eigen tussenlandingsrechten bij co-terminalactiviteiten binnen dezelfde ASEAN-lidstaat door luchtvaartmaatschappijen van de Unie in werking twee (2) jaar nadat die rechten zijn uitgewisseld in het kader van een overeenkomst inzake luchtdiensten tussen de ASEAN-lidstaten. De uitoefening van tussenlandingsrechten bij co-terminalactiviteiten in dezelfde EU-lidstaat door luchtvaartmaatschappijen van de ASEAN-lidstaten treedt op hetzelfde tijdstip in werking.

2. Tot dan neemt elke partij verzoeken van luchtvaartmaatschappijen van een andere partij om op extra bilaterale basis eigen vluchten met tussenlanding te verrichten bij co-terminalactiviteiten binnen dezelfde ASEAN-lidstaat of EU-lidstaat, welwillend in overweging, voor zover dergelijke rechten nog niet beschikbaar zijn.

ARTIKEL D

Aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen

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

2. Voor de toepassing van lid 1 van dit artikel wordt de publicatie door de Unie van een "lijst van EU-luchtvaartmaatschappijen die houder zijn van een actieve exploitatievergunning" voor de in die lijst opgenomen luchtvaartmaatschappijen geacht te voldoen aan de nationale aanwijzingseisen, op voorwaarde dat die lijst gemakkelijk digitaal raadpleegbaar is voor de bevoegde autoriteiten van de genoemde ASEAN-lidstaten.

3. Indonesië, Myanmar, de Filipijnen en Vietnam streven ernaar de genoemde aanwijzingsvereisten zo spoedig mogelijk op te heffen en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL E

Eerlijke mededinging

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

2. Een partij kan derhalve alleen verhaal zoeken in verband met artikel 8, lid 2, punten a) en b), indien een andere partij het mededingingsrecht niet handhaaft of niet over een functioneel onafhankelijke mededingingsautoriteit beschikt die het mededingingsrecht van die partij daadwerkelijk handhaaft. Niets in artikel 8, lid 2, punten a) en b), mag zodanig worden uitgelegd dat het afbreuk doet aan besluiten of uitspraken van een mededingingsautoriteit of rechterlijke instanties van een partij om het mededingingsrecht van een partij te handhaven.

3. Niettegenstaande artikel 25, lid 1, is het geschillenbeslechtsmechanisme van dat artikel niet van toepassing op geschillen in verband met de toepassing of interpretatie van artikel 8 die zich vóór 1 januari 2025 voordoen.

ARTIKEL F

Operationele plannen, programma's en dienstregelingen

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

geëxploiteerd in het kader van coöperatieve marketingregelingen, die door luchtvaartmaatschappijen van de Unie zijn vastgesteld voor luchtdiensten van en naar het grondgebied van die staten.

2. Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, de Filipijnen, Thailand en Vietnam beperken de administratieve lasten van dergelijke vereisten en procedures tot een minimum. De goedkeuring van de genoemde operationele plannen, programma's en dienstregelingen wordt verleend binnen tien (10) werkdagen na de datum van ontvangst van de aanvraag van de luchtvaartmaatschappij, mits de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 4 over de passende exploitatievergunningen en technische machtigingen beschikt.

3. Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, de Filipijnen, Thailand en Vietnam streven ernaar deze procedures zo spoedig mogelijk op te heffen en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL G

Verkoop en plaatselijke uitgaven

1. Onverminderd artikel 10, leden 8 en 9, kunnen Indonesië, Myanmar en Vietnam de in hun respectieve nationale wet- en regelgeving op het tijdstip van ondertekening van deze Overeenkomst opgenomen vereisten met betrekking tot het gebruik van hun nationale valuta voor de binnenlandse verkoop van vervoer en aanverwante diensten en voor de betaling van plaatselijke uitgaven handhaven.

2. Indonesië, Myanmar en Vietnam streven ernaar deze vereisten zo spoedig mogelijk op te heffen en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL H

Overmaking van lokale inkomsten

1. Om elke twijfel uit te sluiten verwijst de term "overmaking" in artikel 10, lid 10, punt a), in het geval van de Filipijnen naar andere geldovermakingen dan die welke worden verricht door een filiaal van een buitenlandse onderneming die zich bezighoudt met handel of zaken op het grondgebied van de Filipijnen.

2. Met betrekking tot de overdracht van winst door een filiaal van een buitenlandse onderneming die zich bezighoudt met handel of activiteiten op het grondgebied van de Filipijnen, hebben de Filipijnen het recht een winstoverdrachtbelasting te heffen overeenkomstig hun nationale wetgeving, tenzij een lager tarief of een vrijstelling mogelijk is op grond van een overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting tussen de Filipijnen en het land van vestiging van de buitenlandse luchtvaartmaatschappij.

3. De Filipijnen streven ernaar met de Unie samen te werken aan de ontwikkeling van een gemeenschappelijk kader voor de behandeling van overmakingen door luchtvaartmaatschappijen uit de Unie die in de Filipijnen actief zijn, en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL I

Tarieven

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

2. De Filipijnen streven ernaar die procedure zo snel mogelijk op te heffen en stellen het Gemengd Comité daarvan in kennis.

ARTIKEL J

Leninggaranties

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

ARTIKEL K

Niet-discriminatie

1. Onverminderd artikel D behandelen de in dat artikel vermelde ASEAN-lidstaten luchtvaartmaatschappijen uit de Unie bij de aanwijzing van luchtvaartmaatschappijen even gunstig als luchtvaartmaatschappijen uit andere landen.

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

ARTIKEL L

Geautomatiseerde boekingsystemen

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

ARTIKEL M

Wederkerigheid

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

ARTIKEL N

Inwerkingtreding voor Maleisië

1. Onverminderd artikel 33, en indien Maleisië de enige ASEAN-lidstaat is die de secretaris-generaal van de ASEAN niet in kennis heeft gesteld van zijn bevestiging dat zijn procedures voor de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van deze Overeenkomst zijn voltooid:

- a) mag de secretaris-generaal van de ASEAN de Europese Unie een schriftelijke kennisgeving doen toekomen waarin hij bevestigt dat alle ASEAN-lidstaten, met uitzondering van Maleisië, hun respectieve procedures voor de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van deze Overeenkomst hebben voltooid;

- b) treedt deze Overeenkomst overeenkomstig artikel 33, lid 3, in werking voor de Unie en haar lidstaten, en voor alle ASEAN-lidstaten, met uitzondering van Maleisië. en
- c) daarna treedt de Overeenkomst voor Maleisië in werking dertig (30) dagen na de datum van een aanvullende schriftelijke kennisgeving van de secretaris-generaal van de ASEAN aan de Europese Unie waarin wordt bevestigd dat Maleisië zijn procedures voor de bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van deze Overeenkomst heeft voltooid.

2. Na de ondertekening van deze Overeenkomst en in afwachting van de inwerkingtreding ervan voor Maleisië:

- a) blijven eerdere overeenkomsten of regelingen inzake luchtdiensten tussen de EU-lidstaten en Maleisië en tussen de Unie en Maleisië die vóór de ondertekening van de Overeenkomst waren ondertekend of gesloten, van toepassing en worden zij niet gewijzigd; en
- b) worden er geen nieuwe overeenkomsten of regelingen inzake luchtdiensten gesloten tussen de EU-lidstaten en Maleisië, of tussen de Unie en Maleisië, behalve om in te spelen op beperkte en dringende behoeften in uitzonderlijke omstandigheden en onverminderd hun respectieve nationale wet- en regelgeving. De Unie of de betrokken EU-lidstaat stelt de andere partijen in kennis van dergelijke nieuwe overeenkomsten of regelingen inzake luchtdiensten.

ARTIKEL O **Voortgangsevaluatie**

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