

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

22 décembre 2023

**PROJET DE LOI**

**portant  
assentiment à l'Accord global  
dans le domaine du transport aérien  
entre les États membres de l'Association  
des nations de l'Asie du Sud-Est et  
l'Union européenne et ses États membres,  
fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022**

**Sommaire**

**Pages**

|                                                         |    |
|---------------------------------------------------------|----|
| Résumé .....                                            | 3  |
| Exposé des motifs .....                                 | 4  |
| Avant-projet de loi .....                               | 16 |
| Avis du Conseil d'État .....                            | 17 |
| Projet de loi .....                                     | 25 |
| Accord global dans le domaine du transport aérien ..... | 26 |

CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 8, § 1, 1<sup>o</sup>, DE LA LOI DU 15 DÉCEMBRE 2013,  
L'ANALYSE D'IMPACT N'A PAS ÉTÉ DEMANDÉE.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 december 2023

**WETSONTWERP**

**houdende  
instemming met de Uitgebreide  
luchtvervoersovereenkomst  
tussen de lidstaten van de Associatie  
van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en  
de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds,  
gedaan te Bali, Indonesië, op 17 oktober 2022**

**Inhoud**

**Blz.**

|                                             |     |
|---------------------------------------------|-----|
| Samenvatting .....                          | 3   |
| Memorie van toelichting .....               | 4   |
| Voorontwerp van wet .....                   | 16  |
| Advies van de Raad van State .....          | 17  |
| Wetsontwerp .....                           | 25  |
| Uitgebreide luchtvervoersovereenkomst ..... | 111 |

OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 8, § 1, 1<sup>o</sup>, VAN DE WET VAN 15 DECEMBER 2013  
WERD DE IMPACTANALYSE NIET GEVRAAGD.

11068

*Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 22 décembre 2023.*

*Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 11 janvier 2024.*

*De regering heeft dit wetsontwerp op 22 december 2023 ingediend.*

*De “goedkeuring tot drukken” werd op 11 januari 2024 door de Kamer ontvangen.*

|             |                                                                           |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------|
| N-VA        | : Nieuw-Vlaamse Alliantie                                                 |
| Écolo-Groen | : Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen |
| PS          | : Parti Socialiste                                                        |
| VB          | : Vlaams Belang                                                           |
| MR          | : Mouvement Réformateur                                                   |
| cd&v        | : Christen-Democratisch en Vlaams                                         |
| PVDA-PTB    | : Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique          |
| Open Vld    | : Open Vlaamse liberalen en democraten                                    |
| Vooruit     | : Vooruit                                                                 |
| Les Engagés | : Les Engagés                                                             |
| DéFI        | : Démocrate Fédéraliste Indépendant                                       |
| INDEP-ONAFH | : Indépendant – Onafhankelijk                                             |

| Abréviations dans la numérotation des publications: |                                                                                                                                                       | Afkorting bij de nummering van de publicaties: |                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| DOC 55 0000/000                                     | Document de la 55 <sup>e</sup> législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi                                                                | DOC 55 0000/000                                | Parlementair document van de 55 <sup>e</sup> zittingsperiode + basisnummer en volgnummer                                                   |
| QRVA                                                | Questions et Réponses écrites                                                                                                                         | QRVA                                           | Schriftelijke Vragen en Antwoorden                                                                                                         |
| CRIV                                                | Version provisoire du Compte Rendu Intégral                                                                                                           | CRIV                                           | Voorlopige versie van het Integraal Verslag                                                                                                |
| CRABV                                               | Compte Rendu Analytique                                                                                                                               | CRABV                                          | Beknopt Verslag                                                                                                                            |
| CRIV                                                | Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) | CRIV                                           | Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) |
| PLEN                                                | Séance plénière                                                                                                                                       | PLEN                                           | Plenum                                                                                                                                     |
| COM                                                 | Réunion de commission                                                                                                                                 | COM                                            | Commissievergadering                                                                                                                       |
| MOT                                                 | Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)                                                                                       | MOT                                            | Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurig papier)                                                                              |

**RÉSUMÉ**

*L'Accord vise:*

*1° à garantir une concurrence loyale, l'absence de discrimination, la transparence et des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques;*

*2° à ouvrir progressivement le marché en ce qui concerne l'accès aux routes et la capacité;*

*3° à renforcer la connectivité, au bénéfice des consommateurs et de l'économie.*

*Il s'agit du premier Accord de bloc à bloc dans le domaine du transport aérien, qui reflète les dernières réflexions politiques sur la réglementation du transport aérien. L'Accord offre aux transporteurs aériens de l'ASEAN et de l'UE davantage de possibilités d'exploiter des services de transport de passagers et de marchandises entre les deux régions du monde, ce qui contribuera à rétablir leurs liaisons aériennes après la pandémie du coronavirus. Les passagers peuvent ainsi s'attendre à une plus grande variété de destinations, à de plus grandes fréquences de vols et à davantage d'options de voyage entre l'Asie du Sud-Est et l'Europe.*

*L'accord ASEAN-UE établit les bases d'une coopération plus étroite entre l'ASEAN et l'UE dans des domaines tels que la sécurité aérienne, la gestion du trafic aérien, la protection des consommateurs et les questions environnementales et sociales.*

**SAMENVATTING**

*Deze Overeenkomst is gericht op:*

*1° eerlijke concurrentie, non-discriminatie, transparantie en gelijke concurrentievoorwaarden voor marktdeelnemers te garanderen;*

*2° geleidelijke openstelling van de markt wat betreft toegang tot routes en capaciteit;*

*3° het verbeteren van de connectiviteit, hetgeen de consumenten en de economie ten goede komt.*

*Dit is de eerste Luchtvervoersovereenkomst tussen landenblokken en weerspiegelt het meest recente beleidsdenken op het gebied van luchtvervoersregelgeving. De Overeenkomst biedt luchtvaartmaatschappijen van de ASEAN en de EU meer kansen op het exploiteren van passagiers- en vrachtdiensten tussen en buiten beide regio's, wat het herstel van hun luchtvaartverbindingen na de coronapandemie ten goede zal komen. Passagiers kunnen uitkijken naar meer verscheidenheid aan bestemmingen, grotere vluchtfrequenties en meer reismogelijkheden tussen Zuidoost-Azië en Europa.*

*De overeenkomst ASEAN-EU biedt een basis voor nauwere samenwerking tussen de ASEAN en de EU op het gebied van bijvoorbeeld luchtvaartveiligheid, luchtverkeersbeheer, consumentenbescherming en milieu- en sociale aangelegenheden.*

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS

### EXPOSÉ GÉNÉRAL

#### Contexte et objectif de l'Accord

La coopération dans le domaine du transport aérien entre l'Union européenne et l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ci-après: ASEAN) s'est renforcée ces dernières années. Le projet d'intégration du transport aérien de l'ASEAN (ASEAN Air Transport Integration Project ou AATIP), soutenu par l'UE, a permis à l'ASEAN de créer son propre marché unique en matière de transport aérien. À la suite du sommet UE-ASEAN sur le transport aérien en 2014, un groupe de travail ASEAN-UE (AEAWG) a été créé pour étudier comment les deux régions du monde pourraient collaborer plus étroitement et éventuellement conclure un accord global dans le domaine du transport aérien. Le 7 décembre 2015, la Commission européenne a exprimé son intention de négocier à court terme un accord avec l'ASEAN afin de permettre à chacune des parties d'accéder plus efficacement au marché de l'autre partie.

#### L'Accord vise notamment:

- à garantir une concurrence loyale, l'absence de discrimination, la transparence et des conditions de concurrence équitables pour les opérateurs économiques;
- à ouvrir progressivement le marché en ce qui concerne l'accès aux routes et la capacité;
- à renforcer la connectivité, au bénéfice des consommateurs et de l'économie.

Cet Accord a un caractère mixte au niveau interne belge (fédéral, régions).

#### *Conduite des négociations et application de l'Accord*

En vertu d'un mandat accordé par le Conseil de l'Union européenne le 7 juin 2016, la Commission européenne a négocié les termes de cet Accord avec l'ASEAN pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres.

L'ouverture des négociations a eu lieu le 27 novembre 2016 à Bruxelles, mais ces négociations n'ont pas abouti dans les quatre ans, ce qui a conduit le Conseil à accorder

## MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

### ALGEMENE TOELICHTING

#### Context en doel van de Overeenkomst

De samenwerking tussen de Europese Unie en de Associatie van Zuidoost-Aziatische staten (verder: ASEAN) op luchtvaartgebied is de afgelopen jaren steeds sterker geworden. Het door de EU gesteunde ASEAN Air Transport Integration Project (AATIP) heeft de ASEAN in staat gesteld om zelf een eengemaakte luchtvaartmarkt te creëren. In de nasleep van de EU-ASEAN luchtvaart-top in 2014 werd een ASEAN -EU werkgroep (AEAWG) in het leven geroepen om na te gaan hoe de twee regio's nauwer zouden kunnen samenwerken en om eventueel een uitgebreide luchtvaartovereenkomst te sluiten. Op 7 december 2015 werd door de Europese Commissie de intentie geuit om op korte termijn een overeenkomst te onderhandelen met de ASEAN, om beide partijen zo in staat te stellen effectiever toegang te krijgen tot elkaars markt.

#### Deze Overeenkomst is met name gericht op:

- eerlijke concurrentie, non-discriminatie, transparantie en gelijke concurrentievoorwaarden voor marktdeelnemers te garanderen;
- geleidelijke openstelling van de markt wat betreft toegang tot routes en capaciteit;
- het verbeteren van de connectiviteit, hetgeen de consumenten en de economie ten goede komt.

Deze Overeenkomst heeft een gemengd karakter op intern Belgisch niveau (federaal, gewesten).

#### *Verloop van de onderhandelingen en toepassing van de Overeenkomst*

Krachtens een door de Raad van de Europese Unie op 7 juni 2016 toegekend mandaat heeft de Europese Commissie voor rekening van de Europese Unie en haar lidstaten de voorwaarden voor deze Overeenkomst onderhandeld met de ASEAN.

De onderhandelingen gingen van start op 27 november 2016 te Brussel maar werden niet afgerond binnen de 4 jaar, waardoor de Raad een tweede mandaat heeft

un second mandat le 24 juin 2020. Les négociations se sont clôturées le 2 juin 2021, lors de la réunion extraordinaire des hauts fonctionnaires de l'ASEAN en matière de transport. L'Accord a été signé lors de la 28<sup>e</sup> réunion des ministres des transports de l'ASEAN le 17 octobre 2022 à Bali, en Indonésie.

### **Portée de l'Accord et avantages attendus**

Il s'agit du premier Accord de bloc à bloc dans le domaine du transport aérien, qui reflète les dernières réflexions politiques sur la réglementation du transport aérien. L'Accord offre aux transporteurs aériens de l'ASEAN et de l'UE davantage de possibilités d'exploiter des services de transport de passagers et de marchandises entre les deux régions du monde, ce qui contribuera à rétablir leurs liaisons aériennes après la pandémie du coronavirus. Les passagers peuvent ainsi s'attendre à une plus grande variété de destinations, à de plus grandes fréquences de vols et à davantage d'options de voyage entre l'Asie du Sud-Est et l'Europe.

L'Accord ASEAN-UE établit les bases d'une coopération plus étroite entre l'ASEAN et l'UE dans des domaines tels que la sécurité aérienne, la gestion du trafic aérien, la protection des consommateurs et les questions environnementales et sociales. Cette coopération plus étroite permet de développer des initiatives existantes telles que le programme de soutien renforcé de l'UE à l'intégration régionale de l'ASEAN en matière d'assistance technique et de renforcement des capacités, la coopération UE-Asie du Sud-Est visant à atténuer l'impact de l'aviation civile sur le changement climatique: régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (Corsia), en vue de soutenir la mise en œuvre du Coria, ainsi que le projet de partenariat dans le domaine du transport aérien entre l'UE et l'Asie du Sud-Est.

L'Accord entrera en vigueur lorsque tous les États membres de l'ASEAN, tous les États membres de l'UE et l'Union auront achevé leurs processus de ratification ou d'approbation respectifs. Il pourra toutefois également entrer en vigueur à l'égard de l'Union et de ses États membres ainsi que de l'ensemble des États membres de l'ASEAN à l'exception de la Malaisie si cette dernière s'avère être le seul État membre de l'ASEAN à ne pas le ratifier. Dans cette éventualité, l'accord entrera également en vigueur à l'égard de la Malaisie dès qu'elle l'aura ratifié.

toegekend op 24 juni 2020. Op 2 juni 2021 werden de onderhandelingen afgesloten, op de buitengewone vergadering van hoge vervoersambtenaren van de ASEAN. De Overeenkomst werd ondertekend op de 28<sup>e</sup> bijeenkomst van de ASEAN-ministers van Vervoer van 17 oktober 2022 op Bali (Indonesië).

### **De draagwijdte van de Overeenkomst en de verwachte voordelen**

Dit is de eerste Luchtvervoerovereenkomst tussen landenblokken en weerspiegelt het meest recente beleidsdenken op het gebied van luchtvervoersreggeving. De Overeenkomst biedt luchtvaartmaatschappijen van de ASEAN en de EU meer kansen op het exploiteren van passagiers- en vrachtdiensten tussen en buiten beide regio's, wat het herstel van hun luchtvaartverbindingen na de coronapandemie ten goede zal komen. Passagiers kunnen uitkijken naar meer verscheidenheid aan bestemmingen, grotere vluchtfrequenties en meer reismogelijkheden tussen Zuidoost-Azië en Europa.

De Overeenkomst ASEAN-EU biedt een basis voor nauwere samenwerking tussen de ASEAN en de EU op het gebied van bijvoorbeeld luchtvaartveiligheid, luchtverkeersbeheer, consumentenbescherming en milieu- en sociale aangelegenheden. Met deze nauwere samenwerking wordt voortgebouwd op reeds bestaande initiatieven, zoals het versterkte EU-steunprogramma voor regionale integratie van de ASEAN voor technische bijstand en capaciteitsopbouw, de samenwerking tussen de EU en Zuidoost-Azië ter beperking van de gevolgen van de burgerluchtvaart voor de klimaatverandering: Regeling voor koolstofcompensatie en -reductie voor de internationale luchtvaart (Corsia), ter ondersteuning van de uitvoering van de Corsia, en het luchtvaartpartnerschapsproject tussen de EU en Zuidoost-Azië.

De Overeenkomst zal in werking treden zodra alle ASEAN-lidstaten, alle EU-lidstaten en de Unie hun respectieve bekrachtigings- of goedkeuringsprocedures hebben voltooid. Zij kan echter ook in werking treden voor de Unie en haar lidstaten en voor alle ASEAN-lidstaten behalve Maleisië, indien Maleisië de enige ASEAN-lidstaat is die de overeenkomst niet heeft bekrachtigd. In dat geval zou de overeenkomst ook voor Maleisië in werking treden zodra dit land de overeenkomst bekrachtigt.

## Contenu de l'Accord

L'Accord se compose d'un dispositif énonçant les grands principes, de 31 articles et de deux annexes qui font partie intégrante de l'accord.

### Article 1<sup>er</sup>

L'article 1<sup>er</sup> décrit le champ d'application de l'accord.

### Art. 2

L'article 2 définit les termes employés dans l'Accord.

### Art. 3

L'article 3 détermine les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes (ci-après: les Parties) pour les services aériens internationaux. Il clarifie également les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Le droit de cabotage est explicitement exclu.

### Art. 4 et 5

Les articles 4 et 5 précisent la manière dont les Parties peuvent accorder, refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation et les permis techniques des transporteurs aériens.

### Art. 6

L'article 6 régit le principe de la libéralisation des investissements. Il permet la propriété et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, sous réserve de l'accord du comité mixte.

### Art. 7

L'article 7 dispose que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie régissant l'entrée, la sortie et le séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application.

## De inhoud van de Overeenkomst

De Overeenkomst begint met een bepalend gedeelte houdende de grote beginselen en telt verder 31 artikelen en twee bijlagen die integraal deel uitmaken van de overeenkomst.

### Artikel 1

Artikel 1 beschrijft het toepassingsgebied van de overeenkomst.

### Art. 2

Artikel 2 definieert de termen die in de Overeenkomst worden gebruikt.

### Art. 3

Artikel 3 legt de commerciële rechten van de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen (verder: de Partijen) voor de internationale luchtdiensten vast. Daarnaast verduidelijkt ze onder welke voorwaarden deze rechten kunnen worden uitgeoefend. Cabotage wordt uitdrukkelijk uitgesloten.

### Art. 4 en 5

De artikelen 4 en 5 stellen hoe de Partijen de exploitatievergunningen en technische vergunningen van de luchtvaartmaatschappijen kunnen toekennen, weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

### Art. 6

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

### Art. 7

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

## Art. 8

L'article 8 dispose que l'objectif commun de l'accord est de garantir des conditions de concurrence loyale et équitable aux transporteurs aériens des deux Parties pour l'exploitation des services convenus. Cet article définit également les principes d'un environnement de concurrence loyale qui interdit, sauf exceptions, les subventions publiques.

## Art. 9

À l'article 9, les Parties conviennent de coopérer à l'élimination des obstacles susceptibles d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de concurrence ou d'affecter l'égalité des conditions de concurrence.

## Art. 10

L'article 10 précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie (représentation commerciale, assistance en escale, ventes, dépenses locales, accords de coopération, accords de partage de codes, location, créneaux horaires, etc.).

## Art. 11

L'article 11 porte sur les exemptions de droits de douane et d'autres taxes que s'accordent mutuellement les Parties.

## Art. 12

L'article 12 garantit que les redevances imposées pour l'usage des aéroports et des installations et services de navigation aérienne sont corrects, raisonnables, calculées en fonction des coûts et non discriminatoires.

## Art. 13

L'article 13 consacre la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.

## Art. 8

Artikel 8 stelt dat de gezamenlijke doelstelling van de overeenkomst erin bestaat eerlijke en gelijke kansen te bieden aan de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten. Dit artikel legt ook de beginselen vast voor een eerlijk concurrentiesysteem dat, behoudens uitzonderingen, overheidssubsidies verbiedt.

## Art. 9

In artikel 9 komen de partijen 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.

## Art. 10

Artikel 10 bepaalt onder welke voorwaarden de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere Partij mogen uitoefenen (commerciële vertegenwoordiging, grondaanhandeling, verkoop, lokale uitgaven, samenwerkingsregelingen, codesharing, leasing, slots, ...).

## Art. 11

Artikel 11 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en -heffingen die wederzijds door de Partijen worden toegekend.

## Art. 12

Artikel 12 zorgt ervoor dat de heffingen voor het gebruik van de luchthavens, luchtvaartvoorzieningen en -diensten, correct, redelijk, kosten gerelateerd en niet-discriminerend zijn.

## Art. 13

Artikel 13 laat de luchtvaartmaatschappijen toe om hun tarieven vrij te bepalen op basis van een vrije en eerlijke concurrentie.

## Art. 14

L'article 14 simplifie l'échange d'informations de nature statistique.

## Art. 15

L'article 15 relatif à la sécurité aérienne dispose que les aéronefs d'une Partie, suspectés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne en vigueur en vertu du présent accord, peuvent être soumis à des inspections au sol par les autorités compétentes et sur le territoire de l'autre Partie.

## Art. 16

L'article 16 relatif à la sûreté aérienne reprend les dispositions standard définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et traditionnellement reprises dans les accords aériens bilatéraux; lorsque les circonstances l'exigent, les Parties peuvent prendre des mesures immédiates pour préserver la sûreté des vols.

## Art. 17

L'article 17 prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'optimiser l'efficacité globale des vols, de réduire les coûts, de minimiser l'impact environnemental et d'accroître la sécurité et la capacité des systèmes.

## Art. 18

L'article 18 souligne l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale. Cet article souligne également la nécessité de prendre des mesures appropriées pour lutter contre les effets de l'aviation civile sur l'environnement.

## Art. 19

À l'article 19, les Parties confirment leurs obligations au titre de la Convention de Montréal dans le cadre de la responsabilité des transporteurs aériens.

## Art. 14

Artikel 14 vereenvoudigt de uitwisseling van statistische informatie.

## Art. 15

Artikel 15 met betrekking tot de luchtvaartveiligheid bepaalt dat de luchtvaartuigen van een Partij, die ervan verdacht worden de op basis van dit verdrag geldende internationale normen inzake de veiligheid van de luchtvaart niet na te leven, door de bevoegde instanties en op het grondgebied van de andere Partij aan platform-inspecties kunnen worden onderworpen.

## Art. 16

Artikel 16 betreffende de beveiliging van de luchtvaart bevat de standaardbepalingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), die in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten traditioneel worden opgenomen; wanneer de omstandigheden het vereisen mogen de Partijen onmiddellijk optreden om de beveiliging van de vluchten te waarborgen.

## Art. 17

Artikel 17 voorziet een specifieke samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel de algemene vluchtefficiëntie te optimaliseren, de kosten te drukken, de milieu-impact tot een minimum te beperken en de veiligheid en de capaciteit van de systemen te vergroten.

## Art. 18

Artikel 18 wijst op het belang om het milieu te beschermen in het kader van de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid. Dit artikel wijst tevens op de noodzaak om maatregelen te nemen teneinde de impact van de burgerluchtvaart op het milieu te beperken.

## Art. 19

In artikel 19 bevestigen de partijen hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Montreal in het kader van de aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen.

## Art. 20

En matière de protection des consommateurs, l'article 20 prévoit que les Parties conviennent de coopérer pour protéger les intérêts des consommateurs dans le domaine du transport aérien.

## Art. 21

En ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, l'article 21 prévoit que les Parties suppriment toutes les exigences existantes qui restreignent le libre accès des systèmes informatisés de réservation d'une Partie au marché de l'autre Partie ou qui entravent la concurrence de toute autre manière.

## Art. 22

L'article 22 prévoit que les Parties s'engagent à coopérer sur les questions d'emploi relevant du présent accord, notamment en ce qui concerne les incidences sur l'emploi, les droits fondamentaux au travail, les conditions de travail, la protection sociale et le dialogue social. Chaque Partie s'engage également à faire tout son possible pour ratifier, si elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT.

## Art. 23

L'article 23 crée un comité mixte composé de représentants des Parties, qui sera responsable de la gestion et de l'application de l'Accord.

## Art. 24

L'article 24 relatif à la mise en œuvre de l'Accord formalise les obligations des Parties pour assurer le respect du présent Accord.

## Art. 25

L'article 25 confie au comité mixte la responsabilité de régler les différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit également le recours à un tribunal arbitral en cas d'échec de cette procédure.

## Art. 20

Met betrekking tot de bescherming van de consument, bepaalt artikel 20 dat de Partijen overeen komen om samen te werken om de belangen van de consumenten in de luchtvaart te beschermen.

## Art. 21

Voor wat betreft de geautomatiseerde boek ingssystemen bepaalt artikel 21 dat de Partijen alle bestaande eisen schrappen die de vrije toegang van de geautomatiseerde boek ingssystemen van een partij tot de markt van de andere partij beperken of op een andere wijze de concurrentie belemmeren.

## Art. 22

Artikel 22 bepaalt dat de Partijen er zich toe verbinden om 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. Elke partij verbindt zich er ook toe om alles in het werk te stellen om, voor zover dat nog niet gebeurd is, de fundamentele IAO-verdragen te ratificeren.

## Art. 23

Artikel 23 stelt een gemengd comité in dat is samengesteld uit de vertegenwoordigers van de Partijen en dat verantwoordelijk zal zijn voor het beheer en de toepassing van de Overeenkomst.

## Art. 24

Artikel 24 betreffende de uitvoering van de Overeenkomst formaliseert de verplichtingen van de Partijen om de naleving van deze Overeenkomst te waarborgen.

## Art. 25

Artikel 25 maakt het gemengd comité bevoegd voor de beslechting van de geschillen die ontstaan met betrekking tot de interpretatie of de toepassing van de overeenkomst en het voorziet tevens dat er een beroep kan worden gedaan op een scheidsrechtbank indien deze procedure niets oplevert.

## Art. 26

L'article 26 prévoit que les dispositions du présent Accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre un État membre de l'UE et un État membre de l'ASEAN ou entre l'Union et un État membre de l'ASEAN. Toutefois, les droits découlant de ces accords bilatéraux ou multilatéraux qui sont éventuellement plus favorables restent d'application.

En ce qui concerne les accords bilatéraux existants entre la Belgique et les pays de ASEAN, on peut conclure que les articles 3, 4, 10 et 13 du présent accord sont tous plus favorables ou équivalents pour les compagnies aériennes concernées. La seule exception est la disposition relative au droit aux vols en cinquième liberté dans les accords avec Singapour et avec la Thaïlande. En ce qui concerne Singapour, l'accord prévoit des fréquences illimitées en cinquième liberté pour tous les points. Quant à la Thaïlande, l'accord bilatéral prévoit 14 fréquences hebdomadaires en vols cargo complets. L'accord multilatéral prévoit 7 fréquences en 5<sup>e</sup> liberté dès l'entrée en vigueur, auxquelles s'ajoutent 7 fréquences après 2 ans (article 3.5 (a) et (b)). Pour Singapour, l'accord bilatéral est donc plus avantageux sur ce point. Quant à la Thaïlande, pour les deux premières années, l'accord bilatéral reste également plus avantageux.

## Art. 27

L'article 27 dispose que l'annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Les modifications à l'annexe sont apportées conformément à l'article 28

## Art. 28

L'article 28 dispose que toute modification du présent Accord peut être convenue par les parties après concertation conformément à l'article 23.

## Art. 29

L'article 29 fixe les règles d'une éventuelle dénonciation de l'accord. l'Accord peut être dénoncé par l'Union et ses États (conjointement) ou par tous les États membres de l'ASEAN agissant ensemble, et non par un État membre UE seul ou par un État membre de l'AESEAN seul.

## Art. 30

L'article 30 impose l'enregistrement du présent Accord auprès de l'OACI.

## Art. 26

Artikel 26 bepaalt dat de bepalingen van deze Overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van bestaande bilaterale akkoorden tussen een EU-lidstaat en een ASEAN-lidstaat of tussen de Unie en een ASEAN-lidstaat. De rechten voortvloeiend uit de genoemde bilaterale of multilaterale akkoorden die eventueel gunstiger zijn, blijven echter van toepassing;

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

## Art. 27

Artikel 27 bepaalt dat de bijlage bij deze Overeenkomst een integrerend deel daarvan vormt. Wijzigingen in de bijlage worden aangebracht overeenkomstig artikel 28

## Art. 28

Artikel 28 bepaalt dat alle wijzigingen van deze Overeenkomst door de partijen overeengekomen kunnen worden na overleg overeenkomstig artikel 23.

## Art. 29

Artikel 29 verduidelijkt de regels voor een eventuele opzegging. De overeenkomst wordt opgezegd door de Unie en haar staten samen of door alle ASEAN-lidstaten samen, niet door een EU-lidstaat alleen of een ASEAN-lidstaat alleen.

## Art. 30

Artikel 30 legt de registratie van deze Overeenkomst bij de ICAO op.

## Art. 31

L'article 31 dispose que l'Accord est ouvert à l'adhésion d'États qui sont devenus membres de l'UE après la date de signature de présent accord.

## Art. 32

L'article 32 précise que l'accord s'applique, d'une part, au territoire de l'Union et, d'autre part, au territoire des États membres de l'ASEAN.

## Art. 33

L'article 33 fixe les modalités d'entrée en vigueur de l'accord, sous réserve du respect des procédures juridiques internes de toutes les Parties.

## Art. 34

L'article 34 précise qu'en cas de différences entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la version linguistique à utiliser.

### Les annexes

L'article A précise que l'expression "points en Indonésie", dans le cadre de l'exploitation de services aériens de transport de passagers et de services aériens mixtes entre l'Indonésie et l'Union, se réfère à Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan et Surabaya.

L'article B précise que pour le Myanmar et le Vietnam, l'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, points e) et f), prendra effet le 1<sup>er</sup> juillet 2024.

L'article C traite du droit d'escale pour les opérations desservant des co-terminaux au sein d'un même État membre de l'ASEAN ou de l'UE.

L'article D prévoit que l'Indonésie, le Myanmar, les Philippines et le Vietnam peuvent maintenir l'exigence de désignation des transporteurs aériens en vigueur dans leurs législations et réglementations nationales respectives au moment de la signature du présent accord.

L'article E relatif à la concurrence équitable dispose, entre autres, que le mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 25 ne s'applique pas aux litiges relatifs à l'application ou à l'interprétation de l'article 8 survenus avant le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## Art. 31

Artikel 31 stelt dat de Overeenkomst open staat voor toetreding door staten die EU-lidstaten zijn geworden na de datum van ondertekening van deze Overeenkomst.

## Art. 32

Artikel 32 verduidelijkt dat de Overeenkomst van toepassing is enerzijds, op het grondgebied van de Unie en, anderzijds, op het grondgebied van de ASEAN-lidstaten.

## Art. 33

Artikel 33 stelt de inwerkingtreding van de overeenkomst vast, onder voorbehoud dat de interne rechtsprocedures van alle Partijen worden nageleefd.

## Art. 34

Artikel 34 verduidelijkt dat wanneer er verschillen zijn tussen de taalversies het gemengd comité beslist over de te gebruiken taalversie.

### De bijlagen

Artikel A verduidelijkt dat het begrip "punten in Indonesië" in het kader van de exploitatie van passagiers- en gecombineerde luchtdiensten tussen Indonesië en de Unie verwijst naar Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan en Surabaya.

Artikel B stelt dat voor Myanmar en Vietnam de toekenning van verkeersrechten van de vijfde vrijheid in hoofde van artikel 3, lid 3, punt e) en f) van kracht gaat met ingang van 1 juli 2024.

Artikel C heeft betrekking op het recht op tussenlandingen bij co-terminalactiviteiten binnen dezelfde ASEAN- of EU-lidstaat.

Artikel D bepaalt dat Indonesië, Myanmar, de Filipijnen en Vietnam de op het tijdstip van ondertekening van deze Overeenkomst in hun respectieve nationale wet- en regelgeving opgenomen eis kunnen handhaven dat luchtvaartmaatschappijen moeten worden aangewezen.

Artikel E omtrent eerlijke mededinging stelt onder andere vast dat het geschillenbeslechtingsmechanisme zoals vastgesteld in artikel 25 niet van toepassing is op geschillen in verband met de toepassing of interpretatie van artikel 8 die zich vóór 1 januari 2025 voordoen.

L'article F dispose que le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la Thaïlande et le Vietnam peuvent maintenir les procédures reprises dans leurs législations et réglementations nationales respectives au moment de la signature du présent accord en ce qui concerne l'approbation des plans, programmes et horaires d'exploitation.

L'article G autorise l'Indonésie, le Myanmar et le Vietnam à maintenir les exigences contenues dans leurs législations et réglementations nationales respectives au moment de la signature du présent accord en ce qui concerne l'utilisation de leur monnaie nationale dans les ventes intérieures de services de transport et de services connexes et dans le paiement des dépenses locales.

L'article H dispose que le terme "transfert" figurant à l'article 10, paragraphe 10, point a) renvoie, dans le cas des Philippines, aux transferts autres que ceux effectués par une succursale d'une société étrangère exerçant des activités de commerce ou d'entreprise sur le territoire des Philippines.

L'article I relatif aux tarifs prévoit un régime distinct pour les Philippines en ce qui concerne l'approbation des tarifs établis par les transporteurs aériens de l'Union pour la fourniture de services aériens au départ et à destination du territoire des Philippines.

L'article J précise que l'article 8, paragraphe 2, point d) ne s'applique pas aux subventions sous forme de garanties de prêt accordées par le Vietnam avant la signature du présent accord et jusqu'à l'expiration de ces arrangements.

L'article K met l'accent sur la non-discrimination entre les États membres de l'ASEAN et de l'UE.

L'article L prévoit, en ce qui concerne les systèmes informatisés de réservation, qu'au moment de la signature du présent accord, les États membres de l'ASEAN visés à l'article 21, paragraphe 5, sont l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, la Thaïlande et le Vietnam.

L'article M traite de la réciprocité de l'imposition de procédures nationales d'approbation préalable des plans, programmes et horaires d'exploitation, des accords de coopération commerciale ou des tarifs.

L'article N prévoit un régime d'entrée en vigueur distinct pour la Malaisie.

L'article O porte sur les progrès accomplis qui sont examinés chaque année par le comité mixte.

Artikel F legt vast dat Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, de Filipijnen, Thailand en Vietnam de procedures mogen 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.

Artikel G geeft Indonesië, Myanmar en Vietnam de toestemming om 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 te handhaven.

Artikel H stelt vast dat de term "overmaking" in artikel 10, lid 10, punt a), in het geval van de Filipijnen verwijst 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.

Artikel I in verband met tarieven voorziet in een apart regime voor de Filipijnen wat betreft de goedkeuring van de tarieven die door de luchtvaartmaatschappijen van de Unie zijn vastgesteld voor luchtdiensten van en naar het grondgebied van de Filipijnen.

Artikel J verduidelijkt dat artikel 8, lid 2, punt d), niet van toepassing is op subsidies in de vorm van leninggaranties die Vietnam vóór de ondertekening van deze Overeenkomst en tot het verstrijken van deze regelingen heeft verleend.

Artikel K legt de klemtoon op niet-discriminatie tussen ASEAN- en EU-lidstaten.

Artikel L bepaalt dat wat betreft geautomatiseerde boek ingssystemen op het tijdstip van de ondertekening van deze Overeenkomst de in artikel 21, lid 5, bedoelde ASEAN-lidstaten Indonesië, Maleisië, de Filipijnen, Thailand en Vietnam zijn.

Artikel M heeft betrekking op de wederkerigheid van het opleggen van nationale procedures toepast voor de voorafgaande goedkeuring van operationele plannen, programma's en dienstregelingen, coöperatieve marketingregelingen of tarieven.

Artikel N voorziet in een afzonderlijk inwerkingtredingsregime voor Maleisië.

Artikel O heeft betrekking op de vooruitgangsevolutie die jaarlijks wordt geëvalueerd door Het Gemengd Comité.

Le 9 octobre 2023, la section de législation du Conseil d'État a rendu son avis sous la référence 74.455/4.

### **La publication des annexes de la Convention de Chicago**

Le Conseil note que l'Accord se réfère à plusieurs reprises à la Convention de Chicago. Les 19 annexes à la Convention de Chicago qui constituent les "normes et pratiques recommandées internationales" n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service de publication de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et ne sont, de ce fait, pas disponibles en langue néerlandaise. Selon la jurisprudence constante de la Cour de Cassation, en l'absence de publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont pas opposables aux particuliers.

Le SPF Mobilité en prend note mais, à l'heure actuelle, cela n'empêche pas la poursuite de la procédure d'assentiment.

### **L'échange d'informations sur les redevances d'usage**

Le Conseil d'État note que l'article 12, paragraphe 3, de l'Accord prévoit l'obligation de consulter les transporteurs aériens utilisant les services et les installations et d'échanger avec eux les informations nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances d'usage et pour informer ces transporteurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage afin de leur permettre d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre des modifications. Il est donné exécution à cette obligation par les articles 24 et 30 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 "établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013".

### **Conventions de l'Organisation internationale du travail**

Le Conseil note également qu'en vertu de l'article 22, paragraphe 6, de l'accord, chaque partie s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier, dans la mesure où elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT et envisagera la ratification et la mise en œuvre effective d'autres conventions de l'OIT,

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht op 9 oktober 2023 advies uit met kenmerk 74.455/4.

### **De publicatie van de bijlagen bij het Verdrag van Chicago**

De Raad merkt op dat in de Overeenkomst herhaaldelijk wordt verwezen naar de conventie van Chicago. De negentien bijlagen bij de conventie van Chicago die de "*International Standards and Recommended Practices*" vormen, werden niet bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*. Ze worden via de publicatiedienst van de *International Civil Aviation Organization* (ICAO) beschikbaar gesteld en zijn niet verkrijgbaar in de Nederlandse taal. Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie zijn, bij gebrek aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, deze bepalingen niet tegenstelbaar aan particulieren.

FOD Mobiliteit neemt hier notitie van maar momenteel vormt dit geen beletsel voor de verderzetting van de instemmingsprocedure.

### **De informatie-uitwisseling inzake gebruikersheffingen**

De Raad van State merkt op dat artikel 12, lid 3, van de Overeenkomst voorziet in een verplichting om de luchtvaartmaatschappijen te raadplegen die gebruik maken van de diensten en installaties, om met die maatschappijen de informatie uit te wisselen die nodig is om op accurate wijze te kunnen beoordelen of de gebruikersheffingen redelijk zijn en om die maatschappijen binnen een redelijke termijn in kennis te stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, zodat zij hun standpunten en opmerkingen kunnen meedelen alvorens wijzigingen worden doorgevoerd. Aan die verplichting wordt uitvoering gegeven door de artikelen 24 en 30 van uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 "tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013".

### **Verdragen van de Internationale Arbeidsorganisatie**

Daarnaast merkt de Raad op dat op grond van artikel 22, lid 6, van de overeenkomst iedere partij zich ertoe verbindt om alles in het werk te stellen om, voor zover dat nog niet is gebeurd, de fundamentele IAO-verdragen te ratificeren en om de ratificatie en daadwerkelijke toepassing van andere IAO-verdragen en voor

ainsi que des normes internationales dans le domaine social et celui du travail présentant un intérêt pour le secteur de l'aviation civile.

### Comité mixte

Le Conseil d'État fait remarquer que l'Accord prévoit la création d'un comité mixte. Au sein du comité mixte, les questions soulevées peuvent également concerner des matières relevant de la compétence des Régions, de telle manière que des dispositions particulières devront être prises pour la représentation et la prise de position au sein du comité mixte. Le Conseil indique qu'il est également nécessaire de mettre en place les procédures requises en Belgique pour déterminer la prise de position et la représentation belges au sein de ce conseil et de ce comité. L'actuel accord de coopération sur la représentation au Conseil de l'Union européenne du 8 mars 1994 ne constitue pas une base juridique suffisante.

Comme le note le Conseil, dans l'attente de la conclusion d'un accord de coopération conformément à l'article 92*bis*, § 4*bis*, alinéa 2, de la LSRI, la représentation et la prise de position au nom de la Belgique au sein du comité mixte devraient faire l'objet d'une concertation associant les gouvernements concernés (LSRI: loi spéciale de réformes institutionnelles).

En pratique, cela se fait dans le cadre de la coordination dite DGE, prévue par l'Accord de coopération susmentionné du 8 mars 1994 sur la représentation au Conseil de l'Union européenne (DGE: Direction générale des Affaires européennes et Coordination). En outre, le comité mixte peut décider de nouvelles versions linguistiques faisant foi de l'accord. Une nouvelle version faisant foi de l'accord ne peut être adoptée qu'au moyen d'un nouveau traité qui doit recevoir l'assentiment conformément à l'article 167 de la Constitution.

### Accords et arrangements aériens bilatéraux entre la Belgique et les États membres de l'ASEAN

Le Conseil fait remarquer que tout accord ou arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un État membre de l'UE et un État membre de l'ASEAN, ou entre l'Union européenne et un État membre de l'ASEAN est suspendu tant que le présent accord est en vigueur entre ces parties.

L'aperçu suivant des accords et arrangements aériens bilatéraux entre la Belgique et les États membres de l'ASEAN qui sont actuellement en vigueur et dont l'application sera suspendue aussi longtemps que l'accord est

de burgerluchtvaart relevante internationale sociale en arbeidsnormen in overweging te nemen.

### Gemengd comité

De Raad van State merkt op dat de Overeenkomst voorziet in de oprichting van een gemengd comité. In het gemengd comité kunnen de aangelegenheden die ter sprake worden gebracht ook betrekking hebben op aangelegenheden die tot de bevoegdheid van de gewesten behoren, zodat bijzondere afspraken zullen moeten worden gemaakt over de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling in het gemengd comité. De Raad van State geeft aan dat het noodzakelijk is om binnen België ook de nodige procedures op te zetten om de Belgische standpuntbepaling en vertegenwoordiging in deze raad en dit comité te regelen. Het huidige samenwerkingsakkoord inzake de vertegenwoordiging in de Raad van de Europese Unie van 8 maart 1994 biedt onvoldoende juridische basis.

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

In de praktijk gebeurt dit in de zogenaamde DGE-coördinatie, voorzien door het voormelde Samenwerkingsakkoord inzake de vertegenwoordiging in de Raad van de Europese Unie van 8 maart 1994 (DGE: directiegeneraal Europese Zaken en Coördinatie). Daarnaast kan het gemengd comité besluiten nemen omtrent nieuwe authentieke taalversies van de overeenkomst. Een nieuwe authentieke versie van de overeenkomst kan slechts worden vastgesteld middels een nieuw verdrag waaraan overeenkomstig artikel 167 van de Grondwet instemming moet worden verleend.

### De bilaterale Luchtvaartovereenkomsten en -regelingen tussen België en lidstaten van de ASEAN

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

Het volgende overzicht van de bilaterale luchtvaartovereenkomsten en -regelingen tussen België en lidstaten van de ASEAN die thans gelding hebben en waarvan de werking zal worden geschorst zolang de overeenkomst

en vigueur a été partagé avec le Conseil d'État: "Brunei (18.02.1994), Indonésie (12.03.1971), Malaisie (26.02.1974), Myanmar (17.08.1960), Philippines (30.01.1970), Singapour (29.05.1967), Thaïlande (23.09.1977) et Vietnam (21.10.1992). Les accords aériens bilatéraux, à l'exception de celui conclu avec la Malaisie, prévoient que si un accord multilatéral entre en vigueur, les dispositions de cet accord prévaudront (l'accord bilatéral sera alors modifié conformément aux dispositions de l'accord multilatéral). L'article 26, paragraphe 1<sup>er</sup> est conforme à l'article 59, paragraphes 1<sup>er</sup> et 2, de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités." Les dispositions d'un accord ou d'un arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un État membre de l'UE et un État membre de l'ASEAN sur les questions couvertes par les articles 3, 4, 10 et 13 continuent de s'appliquer au regard du présent accord lorsqu'elles sont plus favorables pour les transporteurs aériens concernés. Les informations suivantes ont été partagées avec le Conseil d'État: "En examinant les accords bilatéraux existants entre la Belgique et les pays de l'ASEAN, on peut conclure que les articles 3, 4, 10 et 13 du présent accord sont tous plus favorables ou équivalents pour les transporteurs aériens concernés. La seule exception est la disposition relative aux droits de trafic de cinquième liberté dans les accords avec Singapour et avec la Thaïlande. En ce qui concerne Singapour, l'accord prévoit des fréquences illimitées de cinquième liberté pour tous les points. Quant à la Thaïlande, l'accord bilatéral prévoit 14 fréquences hebdomadaires de vols cargo complets. L'accord actuel prévoit 7 fréquences de cinquième liberté dès son entrée en vigueur, auxquelles s'ajouteront 7 fréquences après 2 ans (article 3.5 (a) et (b)). Pour Singapour, l'accord bilatéral est donc plus avantageux sur ce point. Quant à la Thaïlande, pour les deux premières années, l'accord bilatéral conclu avec ce pays reste également plus avantageux".

L'article H, paragraphe 2 de l'annexe à l'accord dispose que les Philippines sont autorisées à prélever un impôt sur le transfert de bénéfices conformément à leur législation nationale, à moins qu'un taux inférieur ou une exonération ne soit possible en vertu d'une convention préventive de double imposition entre les Philippines et le pays de résidence du transporteur aérien étranger. L'article 24, § 2 (non-discrimination) de la convention préventive de double imposition entre le Royaume de Belgique et la République des Philippines interdit en principe aux Philippines de prélever ce type d'impôt.

*Le ministre de la Mobilité,*

Georges Gilkinet

*La ministre des Affaires étrangères,*

Hadja Lahbib

van kracht is, werd gedeeld met de Raad van State: "Brunei (18.02.1994), Indonesië (12.03.1971), Maleisië (26.02.1974), Myanmar (17.08.1960), Filipijnen (30.01.1970), Singapore (29.05.1967), Thailand (23.09.1977) en Vietnam (21.10.1992). De bilaterale luchtvaartovereenkomsten, met uitzondering van Maleisië, bepalen dat indien een multilateraal verdrag in werking treedt, de bepalingen van dat verdrag prevaleren (de bilaterale overeenkomst wordt dan gewijzigd in overeenstemming met de bepalingen van het multilaterale verdrag). Artikel 26, lid 1, is in overeenstemming met artikel 59, lid 1, en lid 2, van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht." 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, blijven als onderdeel van de voorliggende overeenkomst van toepassing wanneer zij voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen gunstiger zijn. De volgende informatie werd met de Raad van State gedeeld: "Bij het nazicht van de bestaande bilaterale akkoorden tussen België en de ASEAN landen kan worden besloten dat de artikelen 3, 4, 10 en 13 van de voorliggende Overeenkomst allemaal gunstiger of gelijkwaardig zijn voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen. Als enige uitzondering hierop vinden we de bepaling omtrent het recht op vijfde vrijheidsvluchten in de akkoorden met Singapore en met Thailand. Wat betreft Singapore voorziet het akkoord in ongelimiteerde frequenties in vijfde vrijheid op alle punten. Wat Thailand betreft voorziet het bilateraal akkoord in 14 wekelijkse frequenties in full freighter vluchten. De voorliggende overeenkomst voorziet in 7 frequenties in 5de vrijheid vanaf de inwerkingtreding, hier komen 7 frequenties bij na 2 jaar (artikel 3.5 a) en b)). Voor Singapore is het bilateraal akkoord dus voordeliger op dit punt. Wat Thailand betreft blijft voor de eerste twee jaar ook hun bilateraal akkoord voordeliger."

De bijlage bij de overeenkomst Artikel H, lid 2, stelt dat de Filipijnen het recht hebben om een winstoverdrachtsbelasting te heffen overeenkomstig hun nationale wetgeving, tenzij een lager tarief of een vrijstelling mogelijk is op grond van een overeenkomst ter voorkoming van dubbele belasting tussen de Filipijnen en het land van vestiging van de buitenlandse luchtvaartmaatschappij. Artikel 24, § 2 (non-discriminatie) van het dubbelbelastingverdrag tussen het Koninkrijk België en de Republiek van de Filipijnen verbiedt de Filipijnen in beginsel dit soort heffing.

*De minister van Mobiliteit,*

Georges Gilkinet

*De minister van Buitenlandse Zaken,*

Hadja Lahbib

**AVANT-PROJET DE LOI**

soumis à l'avis du Conseil d'État

**Avant-projet de loi portant  
assentiment à l'Accord global dans le domaine  
du transport aérien entre les États membres  
de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et  
l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali,  
Indonésie, le 17 octobre 2022.**

**Article 1<sup>er</sup>**

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

**Art. 2**

L'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022, sortira son plein et entier effet.

**VOORONTWERP VAN WET**

onderworpen aan het advies van de Raad van State

**Voorontwerp van wet houdende  
instemming met de Uitgebreide luchtvervoerovereen-  
komst tussen de lidstaten van de Associatie  
van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds,  
en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds,  
gedaan te Bali, Indonesië, op 17 oktober 2022.**

**Artikel 1**

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

**Art. 2**

De Uitgebreide luchtvervoerovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds, gedaan te Bali, Indonesië, op 17 oktober 2022, zal volkomen gevolg hebben.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT  
N° 74.455/4 DU 9 OCTOBRE 2023**

Le 8 septembre 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la ministre des Affaires étrangères, des Affaires européennes et du Commerce extérieur, et des Institutions culturelles fédérales à communiquer un avis dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi 'portant assentiment à l'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 9 octobre 2023. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Luc CAMBIER et Géraldine ROSOUX, conseillers d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Marianne DONY, assesseurs, et Charles-Henri VAN HOVE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

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

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 9 octobre 2023.

\*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet<sup>†</sup>, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

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

EXAMEN DE L'ACCORD

Dans son avis 72.989/VR donné le 22 juin 2023 sur un avant-projet de décret de la Région flamande portant assentiment au même accord que celui auquel l'avant-projet à l'examen envisage de donner l'assentiment, la section de législation a formulé les observations suivantes:

Article 2

4.1. L'article 2, paragraphe 1, a), de l'accord définit la notion de 'Convention de Chicago' comme suit:

<sup>†</sup> S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE  
NR. 74.455/4 VAN 9 OKTOBER 2023**

Op 8 september 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Buitenlandse Zaken, Europese Zaken en Buitenlandse Handel, en de Federale Culturele Instellingen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'houdende instemming met de Uitgebreide luchtvervoerovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds, gedaan te Bali, Indonesië, op 17 oktober 2022'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 9 oktober 2023. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Géraldine ROSOUX, staatsraden, Sébastien VAN DROOGHENBROECK en Marianne DONY, assessoren, en Charles-Henri VAN HOVE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard BLERO.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 9 oktober 2023.

\*

Aangezien de adviesaanvraag is ingediend op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2<sup>o</sup>, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,<sup>†</sup> de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

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

ONDERZOEK VAN DE OVEREENKOMST

In advies 72.989/VR van 22 juni 2023 over een voorontwerp van Vlaams decreet houdende instemming met dezelfde overeenkomst als die waaraan met voorliggend voorontwerp instemming verleend wordt, heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerkingen gemaakt:

Artikel 2

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

<sup>†</sup> S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

'la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, qui comprend toute annexe adoptée au titre de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement à ses annexes ou à la Convention elle-même au titre de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits annexes et amendements ont pris effet pour les Parties'.

Dans la suite de l'accord, il est renvoyé plusieurs fois à cette convention<sup>1</sup>.

4.2. En ce qui concerne les annexes mentionnées dans les définitions citées, il convient de rappeler l'observation formulée à ce propos dans l'avis 70.608/3 du 31 décembre 2021:

'Les dix-neuf annexes à la Convention de Chicago constituent les 'Normes et pratiques internationales recommandées' (articles 38, 54, I), et 90 de la Convention de Chicago). Celles-ci n'ont pas été publiées au *Moniteur belge*. Elles sont mises à disposition par le service des publications de l'OACI et ne sont pas disponibles en langue néerlandaise.

Il convient de rappeler à cet égard que, selon la jurisprudence constante de la Cour de cassation, à défaut d'une publication au *Moniteur belge*, ces dispositions ne sont en principe pas opposables aux particuliers<sup>2</sup>.

Ce n'est que si la Convention de Chicago avait elle-même déterminé le mode de publication de ces modifications<sup>3</sup> ou que si le législateur avait prévu un régime de publication dérogeant que l'absence de publication au *Moniteur belge*

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

Verderop in de overeenkomst wordt dan herhaalde malen naar dat verdrag verwezen.<sup>1</sup>

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

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

In dit verband dient erop te worden gewezen dat die bepalingen, volgens vaste rechtspraak van het Hof van Cassatie, bij gebreke aan een bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*, in beginsel niet aan particulieren kunnen worden tegengeworpen.<sup>2</sup>

Dat geen bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad* plaatsvindt, zou alleen dan geen bezwaar opleveren indien het Verdrag van Chicago zelf de vorm had bepaald waarin die wijzigingen<sup>3</sup> bekendgemaakt moeten worden of indien de

<sup>1</sup> Note de bas de page n° 4 de l'avis cité: Voir les articles 11, paragraphe 1, alinéa 2, 15, paragraphe 2, paragraphe 4 et paragraphe 6, et 16, paragraphe 1, de l'accord.

<sup>2</sup> Note de bas de page n° 5 de l'avis cité: Note de bas de page n° 10 de l'avis cité: Cass., 11 décembre 1953, *Pas.*, 1954, I, p. 298; Cass., 19 mars 1981, *J.T.* 1982, pp. 565-567, note J. VERHOEVEN.

<sup>3</sup> Note de bas de page n° 6 de l'avis cité: Note de bas de page n° 11 de l'avis cité: Les règles édictées par les organes d'institutions internationales peuvent en effet être rendues obligatoires en droit interne du fait de leur publication dans le bulletin ou le journal officiel édité par ces institutions, par l'effet des clauses contenues dans les traités y relatifs (B. HAUBERT et C. DEBROUX, "L'application du droit international par le juge administratif", *A.P.T.*, 1998, p. 95). Voir toutefois l'avis 47.054/1 du 15 octobre 2009 sur un avant-projet devenu le décret du 2 juillet 2010 'portant consentement au Traité portant révision du Traité instituant l'Union économique Benelux, conclu le 3 février 1958, au Protocole relatif aux privilèges et immunités de l'Union Benelux et à la Déclaration, signée à 's-Gravenhage le 17 juin 2008', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2009-2010, n° 324/1, p. 66.

<sup>1</sup> Voetnoot 4 van het geciteerde advies: Zie de artikelen 11, lid 1, tweede alinea, 15, lid 2, lid 4 en lid 6, en 16, lid 1, van de overeenkomst.

<sup>2</sup> Voetnoot 5 van het geciteerde advies: Voetnoot 10 van het aangehaalde advies: Cass. 11 december 1953, *Pas.* 1954, I, 298; Cass. 19 maart 1981, *J.T.* 1982, 565-567, noot J. VERHOEVEN.

<sup>3</sup> Voetnoot 6 van het geciteerde advies: Voetnoot 11 van het aangehaalde advies: Regels uitgevaardigd door organen van internationale instellingen kunnen immers in het interne recht bindend verklaard worden doordat ze bekendgemaakt zijn in het publicatieblad dat door die instellingen uitgegeven wordt, en wel op basis van de bedingen vervat in de desbetreffende verdragen (B. HAUBERT en C. DEBROUX, "L'application du droit international par le juge administratif", *APT*, 1998, 95). Zie evenwel advies 47.054/1 van 15 oktober 2009 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 2 juli 2010 'houdende instemming met het Verdrag tot herziening van het op 3 februari 1958 gesloten Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, het Protocol inzake de voorrechten en immunititeiten van de Benelux Unie, en de Verklaring, ondertekend in 's-Gravenhage op 17 juni 2008', *Parl. St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 324/1, 66.

ne susciterait pas d'objection, ce qui n'est actuellement pas le cas<sup>456</sup>.

#### Article 12

5. L'article 12, paragraphe 3, de l'accord prévoit une obligation de consulter les transporteurs aériens utilisant les services et installations, d'échanger avec eux les informations nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances d'usage et d'informer ces transporteurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leurs avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre des modifications.

Selon le délégué, cette obligation est mise en œuvre par les articles 24 et 30 du règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 'établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 91/2013'.

#### Article 22

6. Selon l'article 22, paragraphe 6, de l'accord, chaque partie s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier, dans la mesure où elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT et à envisager la ratification et la mise en œuvre effective d'autres conventions de l'OIT et des normes internationales dans le domaine social et celui du travail présentant un intérêt pour le secteur de l'aviation civile, en tenant compte des circonstances nationales.

En vertu de cette disposition, la ratification de toutes les conventions définies comme à jour par l'Organisation

wetgever in een afwijkende regeling van bekendmaking<sup>4</sup> voorzien had, wat thans niet het geval is.<sup>56</sup>

#### Artikel 12

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

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

#### Artikel 22

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

Op grond van die bepaling zal de bekrachtiging moeten worden overwogen van alle door de Internationale

<sup>4</sup> *Note de bas de page n° 7 de l'avis cité:* Note de bas de page n° 12 de l'avis cité: Voir à cet égard l'avis n° 47.092/4 du 23 septembre 2009 sur un avant-projet devenu la loi du 24 avril 2014 'relative à la publication de divers actes internationaux portant des prescriptions techniques en matière de navires et de navigation maritime', *Doc. parl.*, Chambre, 2013-2014, n° 53-3381/001, pp. 12-13.

<sup>5</sup> *Note de bas de page n° 8 de l'avis cité:* Note de bas de page n° 13 de l'avis cité: Concernant l'opposabilité d'annexes de la Convention de Chicago aux particuliers, voir notamment C.J.U.E., 10 mars 2009, C-345/06, *Heinrich*. Voir également C.E. (7e ch.), 10 juin 2005, n° 145.819, *SA Heli Service Belgium*.

<sup>6</sup> *Note de bas de page n° 9 de l'avis cité:* Avis 70.608/3 donné le 31 décembre 2021 sur un avant-projet devenu le décret du 17 juin 2022 'portant assentiment à l'accord relatif au transport aérien entre le Royaume de Belgique et le Burkina Faso, signé à Bruxelles le 5 juin 2018', *Doc. parl.*, Parl. fl., 2021-22, n° 1141/1, p. 25, observation n° 6.

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

<sup>5</sup> *Voetnoot 8 van het geciteerde advies:* Voetnoot 13 van het aangehaalde advies: Wat betreft de tegenstelbaarheid van bijlagen bij het Verdrag van Chicago aan particulieren, zie o.m. HvJ 10 maart 2009, C-345/06, *Heinrich*. Zie ook RvS (7e kamer) 10 juni 2005, nr. 145.819, *NV Heli Service Belgium*.

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

internationale du travail, auxquelles la Belgique n'est pas encore partie, devra être envisagée<sup>7</sup>.

### Article 23

7.1. L'article 23 de l'accord met en place un comité mixte composé de représentants des Parties, chargé de superviser la gestion de l'accord et d'en assurer la bonne mise en œuvre. L'article 23, paragraphe 4, de l'accord prévoit qu'aux fins de la bonne mise en œuvre de l'accord, le comité mixte

'a) échange des informations, y compris sur les modifications apportées aux dispositions législatives et réglementaires et aux politiques des Parties qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens, ainsi que des informations statistiques dans le but de suivre l'évolution des services aériens relevant du présent accord;

b) formule des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord;

c) développe la coopération, y compris sur les questions de réglementation;

d) procède à des consultations sur toute question relative à l'application ou à l'interprétation du présent accord;

e) procède à des consultations, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées par les organisations internationales, dans les relations avec les pays tiers et dans les arrangements ou accords multilatéraux, notamment l'opportunité d'adopter une approche commune;

f) examine les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier; et

g) décide de toute nouvelle version linguistique faisant foi du présent accord en cas d'adhésion de nouveaux États membres de l'Union à ce dernier'.

7.2. Au vu du caractère mixte de l'accord, les matières évoquées au sein du comité mixte peuvent également concerner des matières qui relèvent de la compétence des régions, de sorte que des accords particuliers devront être conclus au sujet de la représentation et de la prise de position au sein du comité mixte.

En ce qui concerne les organes créés par un accord de coopération conclu par l'Union européenne et ses États membres ou en vertu d'un tel accord, en l'espèce également sous la forme d'un comité mixte, le Conseil d'État, section de

<sup>7</sup> Note de bas de page n° 10 de l'avis cité: Il s'agit notamment des conventions O.I.T. n°s 78, 106, 110, 118, 131, 135, 142, 143, 152, 157, 160, 169, 173, 183, 185 et 188, et des protocoles n°s 81, 89, 110 et 155 (voir [https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORM\\_LEXPUB:11210:0::NO::P11210\\_COUNTRY\\_ID:102560](https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=NORM_LEXPUB:11210:0::NO::P11210_COUNTRY_ID:102560)).

Arbeidsorganisatie als actueel aangemerkte verdragen waarbij België nog geen partij is.<sup>7</sup>

### Artikel 23

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Met betrekking tot organen die zijn opgericht bij of krachtens een samenwerkingsovereenkomst gesloten door de Europese Unie en haar lidstaten, in dit geval eveneens in de vorm van een gemengd comité, heeft de Raad van State, afdeling

<sup>7</sup> Voetnoot 10 van het geciteerde advies: Het gaat met name om de IAO-verdragen nrs. 78, 106, 110, 118, 131, 135, 142, 143, 152, 157, 160, 169, 173, 183, 185 en 188 en de protocollen nrs. 81, 89, 110 en 155 (zie: [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11210:0::NO:11210:P11210\\_COUNTRY\\_ID:102560](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11210:0::NO:11210:P11210_COUNTRY_ID:102560)).

législation, a, dans son avis 53.978/VR du 7 novembre 2013, relevé ce qui suit:

‘À cet égard, il convient de rappeler qu’il est nécessaire de prévoir en Belgique également les procédures requises en vue d’organiser la prise de position et la représentation de la Belgique au sein du Comité mixte précité et du sous-comité institué par l’article 28 dans le respect des règles répartitrices de compétences nationales.

Conformément à l’article 92*bis*, § 4*bis*, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 ‘de réformes institutionnelles’, la représentation et la prise de position au nom de la Belgique doivent être réglées dans un accord de coopération.

Les accords de coopération actuels du 8 mars 1994<sup>8</sup> ne procurent pas de base juridique suffisante à pareilles représentation et prise de position, en ce qu’ils ne portent que sur la représentation au sein du Conseil de l’Union européenne. Les accords de coopération concernés ne peuvent pas s’appliquer par simple analogie, dans la mesure où le Comité mixte, certes sur le plan formel, est une expression des relations extérieures de l’Union européenne, mais il est également, sur le plan matériel, expressément compétent pour des matières relevant de la compétence des États membres<sup>9</sup>, qui, dans la répartition des compétences en vigueur en Belgique, relèvent ensuite également des compétences (exclusives) des communautés et des régions.

Aussi longtemps qu’un accord de coopération ne prévoit pas de base juridique suffisante à cet effet, la représentation et la prise de position au nom de la Belgique au sein du Comité mixte et du sous-comité doivent faire l’objet d’une concertation entre les gouvernements concernés, conformément à l’article 92*bis*, § 4*bis*, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980<sup>10</sup>.

Certes, la coordination de la prise de position de l’Union européenne et de ses États membres dans des matières relevant de la compétence mixte de l’Union européenne et de ses États membres intervient dans la pratique au sein du Conseil de l’Union européenne et la coordination de la prise de position de la Belgique qui précède a lieu conformément aux règles relatives à la prise de position au sein du Conseil.

<sup>8</sup> Note de bas de page n° 11 de l’avis cité: Note de bas page n° 2 de l’avis cité: Accord de coopération du 8 mars 1994 entre l’État fédéral, les Communautés et les Régions ‘relatif à la représentation du Royaume de Belgique au sein du Conseil des ministres de l’Union européenne’ et accord de coopération du 8 mars 1994 entre l’État fédéral, les Communautés et les Régions et le Collège réuni de la Commission communautaire commune ‘relatif à la représentation du Royaume de Belgique au sein du Conseil des ministres de l’Union européenne’.

<sup>9</sup> Note de bas de page n° 12 de l’avis cité: Note de bas de page n° 3 de l’avis cité: Voir l’article 62 de l’accord-cadre.

<sup>10</sup> Note de bas de page n° 13 de l’avis cité: Avis 53.978/VR donné le 7 novembre 2013 sur un avant-projet devenu le décret du 4 avril 2014 ‘houdende instemming met de kaderovereenkomst inzake een partnerschap en samenwerking tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Mongolië, anderzijds, ondertekend in Ulaanbaatar op 30 april 2013’, observation 3.2, *Doc. parl.*, Parl. fl., 2013-2014, n° 2455/1, pp. 37-38.

Wetgeving, in advies 53.978/VR van 7 november 2013 het volgende opgemerkt:

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

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

De huidige samenwerkingsakkoorden van 8 maart 1994<sup>8</sup> bieden geen voldoende juridische basis voor deze vertegenwoordiging en standpuntbepaling aangezien ze enkel betrekking hebben op de vertegenwoordiging in de Raad van de Europese Unie. De betrokken samenwerkingsakkoorden kunnen niet zomaar bij analogie worden toegepast, nu het Gemengd Comité weliswaar formeel een exponent is van de externe betrekkingen van de Europese Unie, maar materieel ook uitdrukkelijk voor aangelegenheden bevoegd is die tot de bevoegdheid van de lidstaten behoren<sup>9</sup>, die in de Belgische bevoegdheidsverdeling vervolgens ook behoren tot de (exclusieve) bevoegdheden van de gemeenschappen en de gewesten.

Zolang ervoor niet in een voldoende juridische basis bij samenwerkingsakkoord is voorzien, dienen de vertegenwoordiging en de standpuntbepaling namens België in het Gemengd Comité en in het subcomité overeenkomstig het bepaalde in artikel 92*bis*, § 4*bis*, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 het voorwerp uit te maken van een overleg tussen de betrokken regeringen.<sup>10</sup>

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

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

<sup>9</sup> Voetnoot 12 van het geciteerde advies: Voetnoot 3 van het aangehaalde advies: Zie artikel 62 van de kaderovereenkomst.

<sup>10</sup> Voetnoot 13 van het geciteerde advies: Advies 53.978/VR van 7 november 2013 over een voorontwerp dat heeft geleid tot het decreet van 4 april 2014 ‘houdende instemming met de kaderovereenkomst inzake een partnerschap en samenwerking tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en Mongolië, anderzijds, ondertekend in Ulaanbaatar op 30 april 2013’, opmerking 3.2, *Parl. St. VI*, Parl. 2013-14, nr. 2455/1, 37-38.

Il convient toutefois d'observer que les décisions prises dans les matières relevant de la compétence des États membres ne sont pas prises, du point de vue juridique, par le Conseil de l'Union européenne, mais par les représentants des gouvernements des États membres réunis au sein du Conseil. Bien que cela soit peut-être plutôt exceptionnel dans la pratique, il n'est pas exclu que des États membres, dans des matières relevant de leur compétence, adoptent encore une position nationale au sein des organes institués par un accord de coopération ou en vertu de celui-ci.

Par conséquent, l'absence de règles en la matière, conformément à l'article 92*bis*, § 4*bis*, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', pourrait poser problème. Si un consensus était trouvé entre les autorités compétentes pour une application par analogie de l'accord de coopération du 8 mars 1994 entre l'autorité fédérale, les communautés et les régions 'relatif à la représentation du Royaume de Belgique au sein du Conseil des ministres de l'Union européenne' dans ces matières, mieux vaudrait dans ce cas adapter cet accord de coopération afin d'étendre son champ d'application en ce sens.

8. Selon l'article 23, paragraphe 4, g), de l'accord, le comité mixte peut décider de toute nouvelle version linguistique faisant foi de l'accord.

Pareille nouvelle version linguistique faisant foi constitue un amendement à l'accord au sens de son article 28, qui prend effet conformément à la procédure énoncée à l'article 33 et doit dès lors être soumis 'à ratification, acceptation ou approbation conformément aux procédures respectives des Parties'. Il s'ensuit que l'article 23, paragraphe 4, g), de l'accord a pour effet qu'une nouvelle version faisant foi de l'accord ne peut être établie qu'au moyen d'un nouvel accord auquel il doit être donné assentiment conformément à l'article 167 de la Constitution.

#### Article 26

9.1. Conformément à l'article 26, paragraphe 1, de l'accord, tout accord ou arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un État membre de l'Union et un État membre de l'ASEAN ou entre l'Union et un État membre de l'ASEAN est suspendu tant que le présent accord est en vigueur entre ces Parties. Le délégué a donné l'aperçu suivant des accords et arrangements bilatéraux en matière de navigation aérienne entre la Belgique et les États membres de l'ASEAN qui sont actuellement applicables et dont l'effet sera suspendu tant que l'accord est en vigueur.

'Brunei (18.02.1994), Indonésie (12.03.1971), Malaisie (26.02.1974), Myanmar (17.08.1960), Philippines (30.01.1970), Singapour (29.05.1967), Thaïlande (23.09.1977) et Vietnam (21.10.1992). Les accords bilatéraux en matière de navigation aérienne, à l'exception de la Malaisie, disposent que si un accord multilatéral entre en vigueur, les dispositions de cet accord prévalent (l'accord bilatéral est alors modifié conformément aux dispositions de l'accord multilatéral). L'article 26,

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

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

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

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

#### Artikel 26

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

'Brunei (18.02.1994), Indonesië (12.03.1971), Maleisië (26.02.1974), Myanmar (17.08.1960), Filipijnen (30.01.1970), Singapore (29.05.1967), Thailand (23.09.1977) en Vietnam (21.10.1992). De bilaterale luchtvaartovereenkomsten, met uitzondering van Maleisië, bepalen dat indien een multilateraal verdrag in werking treedt, de bepalingen van dat verdrag prevaleren (de bilaterale overeenkomst wordt dan gewijzigd in overeenstemming met de

paragraphe 1, est conforme à l'article 59, paragraphe 1, et paragraphe 2, de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités'.

9.2. Conformément à l'article 26, paragraphe 2, de l'accord, les dispositions d'un accord ou d'un arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un État membre de l'Union et un État membre de l'ASEAN sur les questions couvertes par les articles 3, 4, 10 et 13 continuent de s'appliquer au regard de cet accord lorsqu'elles sont plus favorables pour les transporteurs aériens concernés. Tous les droits et avantages dont jouissent les transporteurs aériens de l'État membre de l'Union concerné conformément à ces dispositions reviennent à tous les transporteurs aériens de l'Union.

À la question de savoir si les accords ou arrangements mentionnés au point 9.1 contiennent des dispositions qui concernent des questions couvertes par les articles 3, 4, 10 et 13 de l'accord actuellement à l'examen et qui sont plus favorables pour les transporteurs aériens concernés, le délégué a donné la réponse suivante:

'Après examen des accords bilatéraux existants entre la Belgique et les pays de l'ASEAN, on peut conclure que les articles 3, 4, 10 et 13 de l'accord à l'examen sont tous plus favorables ou équivalents pour les transporteurs aériens concernés, à la seule exception de la disposition relative au droit à des vols relevant de la cinquième liberté dans les accords avec Singapour et la Thaïlande. En ce qui concerne Singapour, l'accord prévoit des fréquences illimitées pour la cinquième liberté à tous niveaux. Concernant la Thaïlande, l'accord bilatéral prévoit 14 fréquences hebdomadaires en vols cargo. L'accord à l'examen prévoit 7 fréquences pour la cinquième liberté dès l'entrée en vigueur, 7 fréquences venant s'y ajouter après 2 ans (article 3.5 a) et b)). Pour Singapour, l'accord bilatéral est donc plus avantageux sur ce point. En ce qui concerne la Thaïlande, leur accord bilatéral reste également plus avantageux pour les deux premières années'.

#### ANNEXE À L'ACCORD

10. L'article H, paragraphe 2, de l'annexe à l'accord prévoit que les Philippines ont le droit de prélever un impôt sur le transfert de bénéfices conformément à leur législation nationale, à moins qu'un taux inférieur ou une exonération ne soit possible en vertu d'une convention préventive de double imposition entre les Philippines et le pays de résidence du transporteur étranger.

Invité à apporter des éclaircissements à ce sujet, le délégué a précisé ce qui suit:

'L'article 24, § 2 (non-discrimination) de la convention de double imposition avec les Philippines interdit en principe aux Philippines ce type d'imposition'.

Ces observations valent également, *mutatis mutandis*, pour l'avant-projet de loi examiné.

bepalingen van het multilaterale verdrag). Artikel 26, lid 1, is in overeenstemming met artikel 59, lid 1, en lid 2, van het Verdrag van Wenen van 23 mei 1969 inzake het verdragenrecht.'

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

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

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

#### BIJLAGE BIJ DE OVEREENKOMST

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

Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, verduidelijkte de gemachtigde:

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

Die opmerkingen gelden *mutatis mutandis* ook voor voorliggend voorontwerp van wet.

EXAMEN DE L'AVANT-PROJET DE LOI

L'avant-projet de loi d'assentiment n'appelle pas d'observation.

*Le greffier,*

Charles-Henri VAN HOVE

*Le président,*

Bernard BLERO

ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP VAN WET

Het voorontwerp van wet geeft geen aanleiding tot opmerkingen.

*De griffier,*

Charles-Henri VAN HOVE

*De voorzitter,*

Bernard BLERO

**PROJET DE LOI****PHILIPPE,****ROI DES BELGES,***À tous, présents et à venir,***SALUT.**

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

**NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:**

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

**Article 1<sup>er</sup>**

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

**Art. 2**

L'Accord global dans le domaine du transport aérien entre les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et l'Union européenne et ses États membres, fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 17 décembre 2023

**PHILIPPE****PAR LE ROI:***Le ministre de la Mobilité,***Georges Gilkinet***La ministre des Affaires étrangères,***Hadja Lahbib****WETSONTWERP****FILIP,****KONING DER BELGEN,***Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,***ONZE GROET.**

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

**HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:**

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

**Artikel 1**

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

**Art. 2**

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

Gegeven te Brussel, 17 december 2023

**FILIP****VAN KONINGSWEGE:***De minister van Mobiliteit,***Georges Gilkinet***De minister van Buitenlandse Zaken,***Hadja Lahbib**

ACCORD GLOBAL DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN  
ENTRE LES ÉTATS MEMBRES  
DE L'ASSOCIATION DES NATIONS DE L'ASIE DU SUD-EST,  
ET L'UNION EUROPÉENNE ET SES ÉTATS MEMBRES

EU/ASEAN/fr 1

Les gouvernements des États suivants:

LE BRUNEI DARUSSALAM,

LE ROYAUME DU CAMBODGE,

LA RÉPUBLIQUE D'INDONÉSIE,

LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE LAO,

LA MALAISIE,

LA RÉPUBLIQUE DE L'UNION DU MYANMAR,

LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES,

LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR,

LE ROYAUME DE THAÏLANDE,

et

LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE DU VIÊT NAM,

États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) (ci-après dénommés collectivement "États membres de l'ASEAN" et individuellement "État membre de l'ASEAN"),

d'une part,

et

EU/ASEAN/fr 2

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE DE CROATIE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

EU/ASEAN/fr 3

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA HONGRIE,

LA RÉPUBLIQUE DE MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

et

LE ROYAUME DE SUÈDE,

EU/ASEAN/fr 4

parties au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après dénommés conjointement "traités de l'Union") et États membres de l'Union européenne (ci-après dénommés collectivement "États membres de l'Union" et individuellement "État membre de l'Union"),

et

L'UNION EUROPÉENNE (ci-après dénommée "Union"),

d'autre part,

DÉSIREUX de promouvoir leurs intérêts dans le domaine du transport aérien afin de contribuer à l'établissement de relations politiques et économiques plus étroites entre les deux régions;

RECONNAISSANT l'importance d'une connectivité efficace du transport aérien pour promouvoir le commerce, le tourisme, l'investissement et le développement économique et social;

DÉSIREUX d'améliorer les services aériens et de promouvoir un système d'aviation internationale fondé sur un environnement de concurrence loyale, la non-discrimination et des conditions de concurrence loyale et équitable pour les transporteurs aériens;

DÉSIREUX d'assurer le degré le plus élevé de sécurité et de sûreté dans le transport aérien, et affirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs, qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement des aéronefs et minent la confiance des passagers dans la sécurité de l'aviation civile;

RELEVANT que les États membres de l'ASEAN et les États membres de l'Union sont parties à la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944;

EU/ASEAN/fr 5

DÉTERMINÉS à optimiser les avantages potentiels d'une coopération en matière de réglementation;

RECONNAISSANT les avantages potentiels importants qui peuvent découler de services aériens compétitifs et d'industries du transport aérien viables;

DÉSIREUX de favoriser des conditions de concurrence équitables pour les transporteurs aériens, reconnaissant les avantages potentiels d'une concurrence loyale et le fait que certaines subventions sont susceptibles de nuire à la concurrence et de compromettre les objectifs fondamentaux du présent accord;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords et arrangements existants entre les Parties dans le but d'ouvrir l'accès aux marchés et d'optimiser les avantages pour les passagers, les expéditeurs, les transporteurs aériens et les aéroports et leur personnel, leurs populations, ainsi que d'autres bénéficiaires;

AFFIRMANT qu'il importe de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

AFFIRMANT la nécessité de prendre des mesures urgentes pour lutter contre le changement climatique et de poursuivre la coopération en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, d'une manière compatible avec les accords multilatéraux en la matière, notamment les instruments de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après dénommée "OACI");

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les intérêts des consommateurs, au sens notamment de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Montréal le 28 mai 1999, et d'atteindre un niveau élevé de protection des consommateurs, et reconnaissant la nécessité d'une coopération mutuelle dans ce domaine;

EU/ASEAN/fr 6

RECONNAISSANT que l'accroissement des possibilités commerciales n'est pas destiné à porter atteinte aux normes du travail ou apparentées appliquées par les Parties, et réaffirmant qu'il importe de tenir compte des effets du présent accord sur le travail, l'emploi et les conditions de travail, ainsi que des bénéfices découlant d'une situation dans laquelle les avantages économiques importants tirés de marchés ouverts et concurrentiels s'accompagnent de normes élevées en matière de travail;

NOTANT le souhait d'explorer des moyens d'améliorer l'accès au capital pour le secteur du transport aérien, en vue de poursuivre le développement du transport aérien;

DÉSIREUX de conclure un accord sur le transport aérien complétant la convention sur l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIVIT:

EU/ASEAN/fr 7

## ARTICLE 1

### Champ d'application

1. Le présent accord régit la fourniture de services de transport aérien par les transporteurs aériens de l'Union en provenance, à l'intérieur ou à destination du territoire des États membres de l'ASEAN, et par les transporteurs aériens des États membres de l'ASEAN en provenance, à l'intérieur ou à destination du territoire de l'Union, ainsi que la fourniture de certains services liés à ces services de transport aérien, conformément au présent accord.
2. Pour éviter toute ambiguïté, le présent accord ne peut en aucun cas être interprété comme régissant la fourniture de services de transport aérien par un transporteur aérien d'un État membre de l'ASEAN en provenance, à l'intérieur ou à destination du territoire d'un autre État membre de l'ASEAN, ou la fourniture de certains services liés à ces services de transport aérien.

## ARTICLE 2

### Définitions

1. Aux fins du présent accord, on entend par:
  - a) "convention de Chicago": la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944, qui comprend toute annexe adoptée au titre de l'article 90 de ladite convention et tout amendement à ses annexes ou à la convention elle-même au titre de ses articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits annexes et amendements ont pris effet pour les Parties;

EU/ASEAN/fr 8

- b) "convention de Montréal": la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Montréal le 28 mai 1999;
- c) "transport aérien": le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de fret et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, comprenant des services aériens réguliers et non réguliers;
- d) "déclaration de citoyenneté": le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens dans le cadre du présent accord satisfait aux exigences de l'article 4 concernant sa propriété, son contrôle effectif et son établissement principal;
- e) "autorités compétentes": les agences ou entités publiques responsables des fonctions réglementaires et administratives incombant aux Parties au titre du présent accord;
- f) "autorité de la concurrence": l'autorité ou les autorités compétentes chargées de faire appliquer le droit de la concurrence d'une Partie, y compris, dans le cas de l'Union, la Commission européenne;
- g) "droit de la concurrence": le droit qui couvre, dans la juridiction d'une Partie, le comportement suivant, lorsqu'il est susceptible d'affecter les services de transport aérien à destination, en provenance ou à l'intérieur de ladite Partie:
  - i) des accords conclus entre transporteurs aériens, des décisions prises par des associations de transporteurs aériens et des pratiques concertées ayant pour objet ou effet de prévenir, de restreindre ou de fausser la concurrence;

- ii) des abus de position dominante commis par un ou plusieurs transporteurs aériens; ou
  - iii) des concentrations entre transporteurs aériens qui entravent de manière significative la concurrence, notamment en créant ou en renforçant une position dominante;
- h) "système informatisé de réservation" (ci-après dénommé "SIR"): un système informatisé contenant des informations (notamment les horaires, les places disponibles et les tarifs) de plusieurs transporteurs aériens, et comprenant ou non des moyens d'effectuer des réservations ou d'émettre des billets, dans la mesure où tout ou partie de ces services sont mis à la disposition des abonnés, et qui comprend les "systèmes mondiaux de distribution", dans la mesure où ceux-ci contiennent des produits de transport aérien;
- i) "discrimination": tout type de différenciation, sans justification objective;
- j) "contrôle effectif": une relation constituée par des droits, des contrats ou tout autre moyen qui, soit séparément soit conjointement, et compte tenu des circonstances de droit et de fait du cas d'espèce, confèrent la possibilité d'exercer directement ou indirectement une influence déterminante sur une entreprise, grâce notamment à:
- i) un droit de jouissance sur tout ou partie des actifs d'une entreprise;
  - ii) des droits ou des contrats conférant une influence déterminante sur la composition, le vote ou les décisions des organes d'une entreprise ou conférant par ailleurs une influence déterminante sur la conduite des affaires de l'entreprise;

- k) "détermination d'aptitude": le constat qu'un transporteur aérien proposant d'exploiter des services aériens en vertu du présent accord possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- l) "coût complet": le coût des services fournis, qui peut inclure les montants appropriés pour les coûts du capital et l'amortissement des actifs, ainsi que les coûts d'entretien, d'exploitation, de gestion et d'administration;
- m) "transport aérien international": une opération de transport aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs États;
- n) "transactions importantes": la fourniture de biens et de services d'une taille telle qu'elle a une incidence sur les conditions de concurrence loyale et équitable des transporteurs aériens des Parties;
- o) "service non régulier": un service de transport aérien qui n'est pas un service régulier;
- p) "Partie": l'Union et les États membres de l'Union, d'une part, ou un État membre de l'ASEAN, d'autre part;

- q) "Parties":
  - i) l'Union et les États membres de l'Union; et
  - ii) les États membres de l'ASEAN;
- r) "établissement principal": l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire d'une Partie où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;
- s) "services réguliers": une série de vols qui présente l'ensemble des caractéristiques suivantes:
  - i) le vol traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plusieurs États;
  - ii) le vol est effectué par des aéronefs pour le transport de passagers, de bagages, de courrier et/ou de fret, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, de telle sorte que chaque vol est ouvert à une utilisation par les membres du public;
  - iii) le vol est organisé de façon à assurer la liaison entre les mêmes deux points ou plus:
    - A) soit selon un horaire publié;
    - B) soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente;

EU/ASEAN/fr 12

- t) "auto-assistance en escale": la situation dans laquelle un transporteur aérien se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, de quelque sorte que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Aux fins de la présente définition, les transporteurs aériens ne sont pas considérés comme des tiers entre eux lorsque:
- i) l'un détient une participation majoritaire au sein de l'autre; ou
  - ii) un même organisme détient une participation majoritaire dans chacun d'entre eux;
- u) "perturbation grave de l'économie d'une Partie": une crise exceptionnelle, temporaire et importante qui affecte l'ensemble de l'économie d'un État membre de l'ASEAN ou d'un État membre de l'Union plutôt qu'une région ou un secteur économique spécifique;
- v) "entreprise d'État": toute entreprise exerçant une activité commerciale dans laquelle:
- i) une Partie détient plus de 50 % du capital souscrit de l'entreprise ou des voix attachées aux parts émises par l'entreprise; ou
  - ii) une Partie exerce ou a la possibilité d'exercer, directement ou indirectement, une influence décisive en raison de sa participation financière dans ladite entreprise, des règles ou des usages relatifs à son fonctionnement, ou de tout autre moyen lui permettant d'établir pareille influence déterminante sur l'entreprise. Une Partie est présumée exercer une influence décisive lorsqu'elle peut, directement ou indirectement, désigner plus de la moitié des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance de l'entreprise;

- w) "escale non commerciale": un atterrissage effectué à une fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier lors d'un transport aérien;
- x) "subvention": toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou tout autre organisme public à quelque niveau que ce soit, y compris:
  - i) le transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise, la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
  - ii) la renonciation à des recettes normalement exigibles ou le non-recouvrement de telles recettes;
  - iii) la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale, ou l'achat de biens ou de services; ou
  - iv) des versements à un mécanisme de financement ou le fait de demander ou d'ordonner à un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs des fonctions visées au paragraphe 1, points x) i), x) ii) et x) iii), du présent article qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics ou d'un autre organisme public, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics,

limitée à une entité, une entreprise ou un groupe d'entités ou d'entreprises relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention et conférant un avantage aux transporteurs aériens. Aucun avantage n'est réputé conféré par une intervention financière versée par les pouvoirs publics ou un autre organisme public lorsqu'un opérateur privé uniquement mû par des perspectives de rentabilité, se trouvant dans la même situation que l'organisme public en cause, aurait versé la même intervention financière;

- y) "tarifs": les tarifs, prix ou redevances appliqués par les transporteurs aériens, y compris leurs agents, pour le transport aérien (tout autre mode de transport en relation avec celui-ci inclus) de passagers, de bagages et/ou de marchandises (à l'exclusion du courrier), ainsi que les conditions régissant la disponibilité desdits tarifs, prix ou redevances;
- z) "territoire": en ce qui concerne les États membres de l'ASEAN, le territoire terrestre, les eaux intérieures, les eaux archipélagiques, la mer territoriale, le fond des mers et leur sous-sol, ainsi que l'espace aérien situé au-dessus de ceux-ci; et, en ce qui concerne l'Union, le territoire terrestre, les eaux intérieures et la mer territoriale auxquels s'appliquent les traités de l'Union, dans les conditions qui y sont fixées, ainsi que le fond des mers et leur sous-sol, et l'espace aérien situé au-dessus de ceux-ci; et
- aa) "redevance d'usage": une redevance imposée aux transporteurs aériens pour la fourniture d'installations ou de services d'aéroport, de navigation aérienne ou de sûreté aérienne, y compris les services et installations connexes, ou une redevance liée au bruit, y compris les redevances destinées à remédier aux problèmes locaux de qualité de l'air dans les zones aéroportuaires. Pour éviter toute ambiguïté, la présente définition n'inclut pas les systèmes de lutte contre les émissions de l'aviation internationale ayant un impact sur le climat.

## ARTICLE 3

## Octroi de droits

## Tableau des routes

1. Un État membre de l'ASEAN autorise les transporteurs aériens de l'Union à exploiter les routes suivantes:

tous points dans l'Union – tous points intermédiaires – tous points dans cet État membre de l'ASEAN – tous points au-delà.

Aux fins des routes décrites ci-dessus, les points intermédiaires et les points au-delà comprennent un ou plusieurs points dans tout autre État membre de l'ASEAN.

2. L'Union et ses États membres autorisent les transporteurs aériens d'un État membre de l'ASEAN à exploiter les routes suivantes:

tous points dans cet État membre de l'ASEAN – tous points intermédiaires – tous points dans l'Union – tous points au-delà.

Aux fins des routes décrites ci-dessus, les points dans l'Union comprennent un ou plusieurs points dans tout État membre de l'Union.

### Droits de trafic

3. Les Parties s'accordent mutuellement les droits suivants pour l'exercice d'activités de transport aérien international par leurs transporteurs aériens respectifs:

- a) le droit de survoler le territoire de la Partie qui accorde le droit sans y atterrir;
- b) le droit d'effectuer des escales non commerciales sur le territoire de la Partie qui accorde le droit;
- c) le droit pour les transporteurs aériens d'un État membre de l'ASEAN d'effectuer des transports aériens internationaux, au moyen de services réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de services mixtes, entre tous points dans cet État membre de l'ASEAN et tous points dans l'Union (droits de trafic de troisième et quatrième libertés);
- d) le droit pour les transporteurs aériens de l'Union d'effectuer des transports aériens internationaux, au moyen de services réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de services mixtes, entre tous points dans l'Union et tous points dans les États membres de l'ASEAN (droits de trafic de troisième et quatrième libertés);
- e) le droit pour les transporteurs aériens d'un État membre de l'ASEAN d'effectuer des transports aériens internationaux au moyen de services réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de services mixtes, entre tous points dans un État membre de l'Union et tous points dans un autre État membre de l'Union ou tous points dans un pays tiers, dans le cadre d'un service ayant son origine ou sa destination dans cet État membre de l'ASEAN (droits de trafic de cinquième liberté), sous réserve du paragraphe 4 du présent article;

EU/ASEAN/fr 17

- f) le droit pour les transporteurs aériens de l'Union d'effectuer des transports aériens internationaux au moyen de services réguliers et non réguliers de transport de passagers, de fret et de services mixtes, entre tous points dans un État membre de l'ASEAN et tous points dans un autre État membre de l'ASEAN ou tous points dans un pays tiers, dans le cadre d'un service ayant son origine ou sa destination dans l'Union (droits de trafic de cinquième liberté), sous réserve du paragraphe 5 du présent article; et
  - g) les autres droits précisés dans le présent accord.
4. En ce qui concerne les services de transport de passagers et les services mixtes, les droits accordés au titre du paragraphe 3, point e), du présent article sont soumis, pour chaque État membre de l'ASEAN, à l'ensemble des conditions suivantes:
- a) un maximum de sept (7) vols hebdomadaires avec départ ou arrivée dans chaque État membre de l'Union peuvent être effectués dans chaque sens dès l'entrée en vigueur du présent accord;
  - b) un maximum de sept (7) vols hebdomadaires supplémentaires avec départ ou arrivée dans chaque État membre de l'Union peuvent être effectués dans chaque sens après deux (2) ans; et
  - c) les vols exploités au titre du paragraphe 4, point b), du présent article ne peuvent pas desservir des routes entre un État membre de l'Union et un pays tiers qui sont déjà desservies par un transporteur aérien de l'Union. Aux fins du présent paragraphe, une route est réputée desservie par un transporteur aérien de l'Union si ce transporteur exploite ladite route au moyen de services réguliers avec ses propres aéronefs, avec des aéronefs loués avec ou sans équipage ou, dans le cas de services sans escale, au moyen d'un partage de codes.

5. En ce qui concerne les services de transport de passagers et les services mixtes, les droits accordés au titre du paragraphe 3, point f), du présent article sont soumis, pour chaque État membre de l'Union, à toutes les conditions suivantes:

- a) un maximum de sept (7) vols hebdomadaires avec départ ou arrivée dans chaque État membre de l'ASEAN peuvent être effectués dans chaque sens dès l'entrée en vigueur du présent accord;
- b) un maximum de sept (7) vols hebdomadaires supplémentaires avec départ ou arrivée dans chaque État membre de l'ASEAN peuvent être effectués dans chaque sens après deux (2) ans; et
- c) les vols exploités au titre du paragraphe 5, point b), du présent article ne peuvent pas desservir des routes entre un État membre de l'ASEAN et un pays tiers qui sont déjà desservies par un transporteur aérien de cet État membre de l'ASEAN. Aux fins du présent paragraphe, une route est réputée desservie par un transporteur aérien d'un État membre de l'ASEAN si ce transporteur exploite ladite route au moyen de services réguliers avec ses propres aéronefs, avec des aéronefs loués avec ou sans équipage ou, dans le cas de services sans escale, au moyen d'un partage de codes.

#### Souplesse d'exploitation

6. Les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent, sur tout ou partie des vols et à leur convenance, sur les routes spécifiées aux paragraphes 1 et 2 du présent article:

- a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
- b) combiner des numéros de vols différents sur une même exploitation d'aéronef;

- c) desservir des points intermédiaires, des points au-delà et des points situés sur le territoire des Parties, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article;
  - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
  - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tous points (rupture de charge);
  - f) faire des escales en tous points situés sur le territoire de l'une des Parties ou en dehors de celui-ci;
  - g) faire transiter du trafic par le territoire d'une autre Partie;
  - h) combiner du trafic à bord du même aéronef indépendamment de la provenance de ce trafic; et
  - i) desservir plus d'un point, dans le même État membre de l'Union ou État membre de l'ASEAN, sur le même service (co-terminalisation).
7. La souplesse d'exploitation prévue au paragraphe 6 du présent article peut être exercée sans limitation de direction ou d'ordre géographique, pour autant que:
- a) les services des transporteurs aériens d'un État membre de l'ASEAN desservent un point dans ledit État membre de l'ASEAN; et
  - b) les services des transporteurs aériens de l'Union desservent un point au sein de l'Union.

EU/ASEAN/fr 20

8. Chaque Partie autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des transports aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base de considérations commerciales. En vertu de ce droit, aucune Partie n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, l'acheminement, l'origine et la destination du trafic, ni sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs aériens d'une autre Partie, sauf pour des motifs douaniers, techniques, opérationnels, de sécurité de la gestion du trafic aérien, d'environnement ou de protection de la santé, de manière non discriminatoire, ou sauf dispositions contraires prévues dans le présent accord.

9. Aucune des dispositions du présent accord n'est réputée conférer l'un quelconque des droits suivants:

- a) en ce qui concerne les États membres de l'ASEAN, le droit des transporteurs aériens d'embarquer sur le territoire de tout État membre de l'Union, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point dans ledit État membre de l'Union; et
- b) en ce qui concerne l'Union, le droit des transporteurs aériens d'embarquer sur le territoire de tout État membre de l'ASEAN, à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point dans ledit État membre de l'ASEAN.

## ARTICLE 4

## Autorisations d'exploitation et permis techniques

1. Dès réception d'une demande d'autorisation d'exploitation introduite par un transporteur aérien d'une autre Partie, une Partie accorde les autorisations d'exploitation et permis techniques appropriés avec un délai de procédure minimal, pour autant que toutes les conditions suivantes soient remplies:
  - a) dans le cas d'un transporteur aérien d'un État membre de l'ASEAN:
    - i) le transporteur aérien a son établissement principal dans ledit État membre de l'ASEAN et est titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit dudit État membre de l'ASEAN;
    - ii) l'État membre de l'ASEAN qui a délivré le certificat de transporteur aérien exerce et maintient un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et l'autorité compétente est clairement identifiée; et
    - iii) le transporteur aérien est détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et est effectivement contrôlé par ledit État membre de l'ASEAN, par des ressortissants de cet État membre de l'ASEAN, ou par les deux;
  - b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union:
    - i) le transporteur aérien est établi sur le territoire de l'Union et est titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union;

EU/ASEAN/fr 22

- ii) l'État membre de l'Union responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien exerce et maintient un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, et l'autorité compétente est clairement identifiée; et
  - iii) le transporteur aérien est détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et est effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'Union, par d'autres États parties à l'accord sur l'Espace économique européen, par la Suisse, par des ressortissants de ces États ou par une combinaison de ceux-ci;
- c) les articles 15 et 16 sont respectés; et
- d) le transporteur aérien satisfait aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées à l'exercice du transport aérien international par la Partie qui examine la demande.
2. Aux fins du présent article et de l'article 5, la preuve d'un contrôle réglementaire effectif d'un transporteur aérien comprend les éléments suivants:
- a) le transporteur aérien concerné est titulaire d'une licence ou d'une autorisation d'exploitation en cours de validité délivrée par l'autorité compétente de la Partie concernée et satisfait aux critères de cette Partie qui délivre la licence ou l'autorisation d'exploitation de services aériens internationaux; et
  - b) cette Partie a et tient à jour des programmes de supervision de la sécurité et de la sûreté pour ce transporteur aérien conformément aux normes de l'OACI.
3. Lors de l'octroi d'autorisations d'exploitation et de permis techniques, une Partie traite tous les transporteurs aériens d'une autre Partie de manière non discriminatoire.

4. À la réception d'une demande d'autorisation d'exploitation émanant d'un transporteur aérien d'une autre Partie, une Partie reconnaît toute détermination d'aptitude et/ou déclaration de citoyenneté faite par cette autre Partie concernant ledit transporteur aérien comme si cette détermination ou déclaration émanait de ses propres autorités compétentes, et ne procède à aucune vérification supplémentaire sur ces questions, excepté ce que prévoit l'article 5, paragraphe 2. Pour éviter toute ambiguïté, le présent paragraphe ne couvre pas la reconnaissance de déterminations effectuées en rapport avec les certificats ou licences afférents à la sécurité, les dispositions en matière de sûreté, ou la couverture d'assurance.

## ARTICLE 5

### Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisations d'exploitation ou de permis techniques

1. Une Partie peut refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien d'une autre Partie, ou refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de cette autre Partie, lorsque:

- a) dans le cas d'un transporteur aérien d'un État membre de l'ASEAN:
  - i) le transporteur aérien n'a pas son établissement principal dans un État membre de l'ASEAN ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit dudit État membre de l'ASEAN; ou
  - ii) l'État membre de l'ASEAN qui a délivré le certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou

- iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par ledit État membre de l'ASEAN, par des ressortissants de cet État membre de l'ASEAN, ou par les deux;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union:
- i) le transporteur aérien n'est pas établi sur le territoire de l'Union ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité conformément au droit de l'Union; ou
  - ii) l'État membre de l'Union responsable de la délivrance du certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur aérien, ou l'autorité compétente n'est pas clairement identifiée; ou
  - iii) le transporteur aérien n'est pas détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, ou n'est pas effectivement contrôlé par un ou plusieurs États membres de l'Union, par d'autres États parties à l'accord sur l'Espace économique européen, par la Suisse, par des ressortissants de ces États ou par une combinaison de ceux-ci; ou
- c) le transporteur aérien n'a pas respecté les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 7.
2. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire qu'un transporteur aérien d'une autre Partie se trouve dans l'une des situations visées au paragraphe 1 du présent article, ladite Partie peut demander l'ouverture de consultations avec cette autre Partie.

3. Ces consultations débutent dès que possible, et au plus tard trente (30) jours après la date de réception de la demande de consultations. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de trente (30) jours ou dans un délai convenu à compter de la date de début de ces consultations, ou la non-adoption des mesures correctives convenues, constituent des motifs, pour la Partie qui a demandé les consultations, de prendre des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques du transporteur aérien concerné, ou de refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités du transporteur aérien concerné, afin d'assurer le respect des dispositions des articles 4 et 7.

4. Nonobstant le paragraphe 3 du présent article, en ce qui concerne le cas visé au paragraphe 1, point c), du présent article, une Partie peut prendre des mesures immédiates ou urgentes lorsqu'une situation d'urgence l'exige ou pour empêcher un nouveau manquement. Pour éviter toute ambiguïté, un nouveau manquement implique que la question du manquement ait déjà été soulevée entre les autorités compétentes des Parties concernées.

5. Le présent article ne limite pas les droits d'une Partie de refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'un ou de plusieurs transporteurs aériens d'une autre Partie, ou de refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un ou de plusieurs transporteurs aériens d'une autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 8, 15, 16 ou 25.

## ARTICLE 6

### Libéralisation de la propriété et du contrôle

Les Parties reconnaissent les avantages potentiels de la libéralisation progressive de la propriété et du contrôle de leurs transporteurs aériens respectifs. Les Parties peuvent examiner, au sein du comité mixte visé à l'article 23, à un moment opportun, la libéralisation réciproque de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. Le comité mixte peut ensuite proposer des amendements au présent accord conformément à l'article 23, paragraphe 4, point f), et à l'article 28.

## ARTICLE 7

### Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ ou durant l'activité sur le territoire d'une autre Partie, les transporteurs aériens d'une Partie respectent les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ledit territoire, l'entrée, la sortie ou l'exploitation des aéronefs assurant le transport aérien international.
2. À l'arrivée, au départ ou durant l'activité sur le territoire d'une autre Partie, les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et le courrier des transporteurs aériens d'une Partie, ou quiconque agissant en leur nom, respectent ses dispositions législatives et réglementaires régissant l'entrée, la sortie ou l'exploitation en ce qui concerne les passagers, les membres d'équipage, les bagages, le fret et/ou le courrier à bord des aéronefs (et notamment les réglementations relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier, aux règlements postaux).

EU/ASEAN/fr 27

3. Chaque Partie autorise, sur son territoire, les transporteurs aériens d'une autre Partie à prendre des mesures visant à garantir que seules les personnes en possession des documents de voyage requis pour l'entrée ou le transit par le territoire de cette autre Partie sont transportées.

## ARTICLE 8

### Concurrence équitable

1. Les Parties conviennent que leur objectif commun est de disposer d'un environnement de concurrence loyale dans lequel les transporteurs aériens des Parties jouissent de conditions de concurrence loyale et équitable dans la fourniture de services de transport aérien.
2. Afin d'atteindre l'objectif visé au paragraphe 1 du présent article, les Parties:
  - a) adoptent ou maintiennent un droit de la concurrence;
  - b) instituent ou maintiennent une autorité de la concurrence fonctionnellement indépendante, dotée de tous les pouvoirs et ressources nécessaires, qui met effectivement en œuvre le droit de la concurrence de la Partie. Les décisions de l'autorité de la concurrence sont susceptibles d'appel ou de révision par une juridiction de cette Partie;
  - c) éliminent, au sein de leurs juridictions respectives, toutes les formes de discrimination ou les pratiques déloyales qui seraient de nature à compromettre les conditions de concurrence loyale et équitable des transporteurs aériens d'une autre Partie dans la fourniture de services de transport aérien. Pour éviter toute ambiguïté, aucune disposition du paragraphe 2, point c), du présent article n'inclut le comportement décrit à l'article 2, paragraphe 1, point g); et

EU/ASEAN/fr 28

- d) n'accordent ni ne maintiennent de subventions à un transporteur aérien si ces subventions sont de nature à compromettre les conditions de concurrence loyale et équitable des transporteurs aériens d'une autre Partie dans la fourniture de services de transport aérien.
3. Nonobstant le paragraphe 2, point d), du présent article, il est permis d'accorder:
- a) un soutien aux transporteurs aériens insolvables ou en difficulté, pour autant que:
    - i) ce soutien soit subordonné à un plan de restructuration crédible fondé sur des hypothèses réalistes en vue d'assurer le retour, dans un délai raisonnable, à la viabilité à long terme du transporteur aérien en difficulté; et
    - ii) le transporteur aérien concerné, ses investisseurs ou ses actionnaires contribuent eux-mêmes de manière significative aux coûts liés à la restructuration;
  - b) un soutien temporaire en liquidités à un transporteur aérien en difficulté, sous la forme de prêts ou de garanties de prêt limités au montant strictement nécessaire pour maintenir le transporteur aérien concerné en activité pendant le temps nécessaire à l'élaboration d'un plan de restructuration ou de liquidation;
  - c) à condition qu'elles soient limitées aux montants minimaux nécessaires pour atteindre leur objectif et que les effets sur la fourniture de services de transport aérien entre les Parties soient réduits au minimum:
    - i) des subventions destinées à remédier aux dommages causés par les catastrophes naturelles ou par des événements extraordinaires;

- ii) des subventions visant à remédier à une perturbation grave de l'économie de l'une des Parties;
- iii) des subventions aux transporteurs aériens chargés de l'exécution d'obligations de service public clairement définies nécessaires pour répondre aux besoins essentiels de la population en matière de transport qui ne peuvent être satisfaits par les seules forces du marché, à condition que ces subventions soient limitées à une rémunération raisonnable pour la fourniture des services aériens concernés; et
- iv) des subventions disponibles pour tous les transporteurs, qui ne sont pas, de droit ou de fait, limitées à certains transporteurs aériens.

4. Les Parties veillent à ce que chacun de leurs transporteurs aériens fournissant des services de transport aérien au titre du présent accord publie, ou élabore de toute autre manière et fournisse sur demande, un rapport financier annuel accompagné d'une fiche financière, qui font l'objet d'un audit indépendant et sont conformes aux normes reconnues au niveau international en matière de comptabilité et d'information financière sur les sociétés, telles que les normes internationales d'information financière. En tout état de cause, les subventions sont mentionnées séparément dans le rapport financier.

5. En ce qui concerne spécifiquement le transport aérien, chaque Partie veille à ce que les transactions importantes entre ses transporteurs aériens et les fournisseurs de biens et de services qui sont des entreprises d'État (sous quelque forme que ce soit) de cette Partie soient fondées sur des conditions commerciales équivalentes à celles qui prévalent dans les transactions effectuées dans des conditions de concurrence normale.

6. À la demande d'une autre Partie, chaque Partie lui communique, dans un délai de trente (30) jours ou dans un délai convenu, les renseignements pertinents qui peuvent être raisonnablement demandés pour s'assurer du respect des dispositions du présent article. Ces renseignements peuvent comprendre des informations supplémentaires relatives aux subventions et aux éléments mentionnés aux paragraphes 4 et 5 du présent article. Sur demande, ces renseignements font l'objet d'un traitement confidentiel de la part de la Partie qui les reçoit.

EU/ASEAN/fr 30

7. Si une ou plusieurs Parties (ci-après dénommées collectivement "partie initiatrice" aux fins du présent article) considèrent que les conditions de concurrence loyale et équitable de leurs transporteurs aériens sont compromises par:

- a) une discrimination ou des pratiques déloyales interdites au titre du paragraphe 2, point c), du présent article;
- b) une subvention interdite en vertu du paragraphe 2, point d), du présent article, autre que celles énumérées au paragraphe 3 du présent article; ou
- c) un défaut de fourniture des renseignements demandés au titre du paragraphe 6 du présent article,

elles peuvent agir conformément aux paragraphes 8 à 10 du présent article.

8. La partie initiatrice soumet une demande écrite de consultations à la ou aux Parties concernées (ci-après dénommées collectivement "partie sollicitée" aux fins du présent article). Les consultations débutent dans un délai de trente (30) jours suivant la date de réception de la demande, sauf si lesdites parties en conviennent autrement.

9. Si la partie initiatrice et la partie sollicitée ne parviennent pas à un accord sur la question dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de réception de la demande de consultations, la partie initiatrice peut prendre des mesures à l'encontre d'une partie ou de l'ensemble des transporteurs aériens de la partie sollicitée qui ont eu le comportement incriminé ou qui ont bénéficié de la discrimination, des pratiques déloyales ou des subventions en question.

10. Les mesures prises au titre du paragraphe 9 du présent article sont appropriées, proportionnées et limitées dans leur champ d'application et leur durée à ce qui est strictement nécessaire pour atténuer le préjudice subi par les transporteurs aériens de la partie initiatrice et supprimer l'avantage indu obtenu par les transporteurs aériens de la partie sollicitée.

11. Lorsque des questions relevant du présent article sont soumises à la procédure de règlement des différends prévue à l'article 25:

- a) nonobstant l'article 25, paragraphes 2 et 3, le différend peut être immédiatement soumis à une personne ou à un organisme pour décision, ou soumis à l'arbitrage; et
- b) les délais fixés à l'article 25, paragraphes 10, 11 et 12, sont réduits de moitié.

12. Aucune disposition du présent accord n'affecte, ne limite ou ne menace en aucune façon l'autorité ou les pouvoirs des autorités de la concurrence des Parties ou des juridictions qui examinent les décisions de ces autorités. Toute mesure prise par une partie initiatrice en vertu du paragraphe 9 du présent article est sans préjudice des éventuelles actions et mesures prises par ces autorités et juridictions, y compris celles de la partie initiatrice. Les actions et mesures des autorités de concurrence des Parties et des juridictions qui examinent les décisions de ces autorités sont exclues du mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 25.

## ARTICLE 9

## Conduite des affaires

1. Les Parties conviennent que les obstacles à la conduite des affaires rencontrés par leurs transporteurs aériens compromettraient les avantages que doit procurer le présent accord. Les Parties conviennent de coopérer pour éliminer ces obstacles lorsqu'ils sont susceptibles d'entraver les opérations commerciales, de créer des distorsions de concurrence ou d'affecter l'égalité des conditions de concurrence.
2. Le comité mixte suit les progrès réalisés dans le traitement efficace des questions relatives aux obstacles à la conduite des affaires des transporteurs aériens des Parties.

## ARTICLE 10

## Exploitation commerciale

1. Les Parties s'accordent mutuellement les droits prévus aux paragraphes 2 à 17 du présent article. Les transporteurs aériens des Parties ne sont pas tenus de conserver un partenaire local aux fins du présent article.

## Représentants des transporteurs aériens

2. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à établir librement, sur le territoire d'une autre Partie, des bureaux et installations nécessaires pour fournir des services dans le cadre du présent accord, dans la mesure du possible et sans discrimination.
3. Sans préjudice des règles de sécurité et de sûreté, lorsque ces installations sont situées dans un aéroport, elles peuvent être soumises à des limitations pour des raisons de disponibilité d'espace.

4. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires d'une autre Partie en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de cette autre Partie du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer la fourniture de transports aériens. Les Parties traitent avec diligence l'octroi des permis de travail, lorsqu'ils sont requis, pour le personnel employé dans les bureaux visés au présent paragraphe, notamment le personnel effectuant certaines missions temporaires, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

#### Assistance en escale

5. a) Sans préjudice du paragraphe 5, point b), du présent article, les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, en ce qui concerne l'assistance en escale sur le territoire d'une autre Partie, à:
- i) assurer leurs propres services d'assistance en escale (auto-assistance); ou
  - ii) choisir parmi des prestataires concurrents, lorsque ces prestataires fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de la Partie concernée.
- b) Le paragraphe 5, point a), du présent article est soumis à des considérations de sécurité et de sûreté, et à des contraintes matérielles ou opérationnelles. Lorsque de telles considérations limitent, empêchent ou entravent l'auto-assistance, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, la Partie concernée veille à ce que l'ensemble de ces services soit mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et adéquates et à ce que les tarifs desdits services soient déterminés selon des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

#### Attribution de créneaux horaires dans les aéroports

6. Chaque Partie veille à ce que ses réglementations, lignes directrices et procédures pour l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports situés sur son territoire soient appliquées d'une manière transparente, effective, non discriminatoire et en temps utile.

#### Plans, programmes et horaires d'exploitation

7. Une Partie peut exiger la notification à ses autorités compétentes, aux seules fins d'information, des plans, programmes ou horaires d'exploitation des services aériens exploités au titre du présent accord. Si une Partie exige une telle notification, elle réduit au minimum la charge administrative liée à ses exigences et procédures de notification qui est supportée par les intermédiaires de transport aérien et les transporteurs aériens d'une autre Partie.

#### Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

8. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à procéder à la vente de services de transport aérien et de services connexes, tant des leurs que de ceux de tout autre transporteur aérien, sur le territoire d'une autre Partie. Un transporteur aérien peut, à sa convenance, y procéder directement et/ou par l'intermédiaire de ses agents de vente ou d'autres intermédiaires de son choix, ou via l'internet ou par tout autre moyen disponible. La vente et l'achat de ces services de transport et services connexes sont autorisés dans la monnaie du territoire de la vente ou de l'achat, ou dans des monnaies librement convertibles.

9. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à régler les dépenses locales, y compris les achats de carburant sur le territoire d'une autre Partie, en monnaie locale ou, à leur convenance, dans des monnaies librement convertibles au taux de change du marché.

10. a) Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés, sur demande, à convertir des recettes locales dans une monnaie librement convertible et à les transférer à tout moment, de quelque manière que ce soit, à partir du territoire d'une autre Partie vers le pays de leur choix. La conversion et le transfert des recettes sont autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change du marché applicable aux transactions et transferts courants à la date à laquelle un transporteur aérien soumet sa première demande de transfert, et ne sont soumis à aucuns frais à l'exception de ceux qui sont normalement perçus par les banques pour exécuter cette conversion et ce transfert.
- b) Lorsque, dans des circonstances exceptionnelles, les mouvements de capitaux et les paiements, y compris les transferts, entraînent ou menacent d'entraîner de graves difficultés pour le fonctionnement de l'économie d'une Partie, cette Partie peut prendre des mesures qui restreignent les droits énoncés au paragraphe 10, point a), du présent article, à condition que ces mesures soient temporaires et strictement nécessaires pour remédier à ces difficultés. Ces mesures ne doivent pas constituer un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiée à l'égard des transporteurs aériens des autres Parties par rapport aux transporteurs de tout autre pays.

#### Accords de coopération commerciale

11. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services de transport aérien au titre du présent accord, les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, avec:

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des Parties;
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers; et

c) tout transporteur de surface (terrestre ou maritime) de n'importe quel pays;

à condition que i) le transporteur effectif soit titulaire des droits de trafic appropriés; que ii) le transporteur commercialisant le service soit titulaire des droits appropriés pour les routes sous-jacentes; et que iii) ces accords respectent les exigences réglementaires auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

12. Dans le cadre de l'exploitation ou de l'offre de services de transport aérien au titre du présent accord, sous réserve de l'article A, les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de codes, avec un transporteur aérien exploitant un trajet national, à condition que:

- a) le trajet national fasse partie d'un voyage international; et que
- b) ces accords respectent les exigences auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis.

Aux fins du présent paragraphe, on entend par "trajet national", lorsque le transporteur effectif assurant le transport national est un transporteur de l'Union, une route à l'intérieur du territoire d'un État membre de l'Union; et, lorsque le transporteur effectif assurant le transport national est un transporteur d'un État membre de l'ASEAN, une route à l'intérieur du territoire de cet État membre de l'ASEAN.

13. Dans le cas de la vente d'un transport de passagers sur un vol relevant d'accords de coopération commerciale, l'acheteur est informé, au moment de la vente du titre de transport ou, en tout état de cause, au moment de l'enregistrement, ou avant l'embarquement lorsqu'il s'agit d'un vol en correspondance s'effectuant sans enregistrement, de l'identité des prestataires qui assureront chaque partie du service.

EU/ASEAN/fr 37

### Services intermodaux

14. En ce qui concerne le transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien en son propre nom.

15. Nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret de chaque Partie sont autorisés, sans restriction, à utiliser, en lien avec le transport aérien international, tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tous points situés sur le territoire des Parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent (le cas échéant) du droit de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux procédures et installations douanières des aéroports. Un transporteur aérien peut choisir d'effectuer ses propres transports de surface ou de les confier dans le cadre d'accords à d'autres prestataires de transports de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services de fret intermodaux peuvent être proposés à un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, à condition que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

### Location

16. Les transporteurs aériens de chaque Partie sont autorisés à fournir des services de transport aérien au titre du présent accord:

- a) en utilisant un aéronef loué sans équipage auprès de tout loueur;

- b) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès d'autres transporteurs aériens de la même Partie que le transporteur aérien preneur; ou
- c) en utilisant un aéronef loué avec un équipage auprès de transporteurs aériens d'un pays autre que celui du transporteur aérien preneur, à condition que la location soit justifiée par des besoins exceptionnels, des besoins de capacité saisonniers ou des difficultés opérationnelles du preneur et que la durée de location ne dépasse pas ce qui est strictement nécessaire pour satisfaire ces besoins ou surmonter ces difficultés.

17. Les Parties concernées peuvent exiger que les accords de location soient approuvés par leurs autorités compétentes aux fins de la vérification du respect des conditions énoncées au paragraphe 16 et des exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté. Toutefois, lorsqu'une Partie exige une telle approbation, elle s'efforce d'accélérer les procédures d'approbation et de réduire au minimum la charge administrative pour les transporteurs aériens concernés. Pour éviter toute ambiguïté, les dispositions du présent paragraphe et du paragraphe 16 sont sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires d'une Partie en ce qui concerne la location d'aéronefs par des transporteurs aériens de cette Partie.

## ARTICLE 11

## Droits de douane et autres taxes

1. À leur arrivée sur le territoire d'une autre Partie, les aéronefs exploités pour le transport aérien international par les transporteurs aériens d'une Partie, de même que leur équipement habituel, le carburant, les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris des articles tels que les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre produit destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à l'exploitation ou l'entretien des aéronefs assurant un transport aérien international ou utilisés uniquement à ces fins sont exemptés, sur une base de réciprocité, dans toute la mesure du possible conformément aux dispositions législatives et réglementaires nationales respectives des Parties et à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tous droits de douane et d'accises, de toutes redevances d'inspection, de la taxe sur la valeur ajoutée ou de tout autre impôt indirect similaire, et de tous frais ou redevances qui:

- a) sont imposés par les autorités compétentes de cette autre Partie; et
- b) ne sont pas calculés en fonction du coût des prestations fournies.

Pour éviter toute ambiguïté, les aéronefs et les autres biens visés au présent paragraphe sont considérés comme des biens meubles, et aucune disposition du présent article n'affecte la validité ni l'application de l'article 24 de la convention de Chicago.

EU/ASEAN/fr 40

2. Dans toute la mesure du possible selon les dispositions législatives et réglementaires nationales respectives des Parties et sur la base de la réciprocité, les éléments suivants sont également exemptés des impôts, droits, taxes, frais et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances fondées sur le coût des prestations fournies:
- a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une autre Partie et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien d'une Partie assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
  - b) les équipements au sol et les pièces détachées (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une autre Partie et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien d'une Partie assurant un transport aérien international, même si ces équipements et pièces détachées sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
  - c) le carburant, les lubrifiants et les fournitures techniques consommables importés ou obtenus sur le territoire d'une autre Partie pour être utilisés dans un aéronef d'un transporteur aérien d'une Partie assurant un transport aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
  - d) les imprimés, conformément à la législation douanière d'une autre Partie, importés ou obtenus sur le territoire de cette autre Partie et embarqués pour être utilisés dans un aéronef en partance d'un transporteur aérien d'une Partie assurant un transport aérien international, même si ces imprimés sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire.

3. En ce qui concerne les exemptions prévues au présent article, les Parties accordent aux transporteurs aériens d'une autre Partie un traitement au moins aussi favorable que celui qu'elles accordent à leurs propres transporteurs aériens ou aux transporteurs de tout pays tiers, si ce dernier traitement est plus favorable.

4. Aucune des dispositions du présent accord n'empêche une Partie d'appliquer des impôts, prélèvements, droits, taxes ou redevances au carburant fourni sur son territoire, sur une base non discriminatoire, en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur aérien d'une autre Partie qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

5. L'équipement embarqué normal, ainsi que le matériel, les fournitures et les pièces détachées visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, normalement conservés à bord des aéronefs exploités par un transporteur aérien d'une Partie, ne peuvent être déchargés sur le territoire d'une autre Partie qu'avec l'autorisation des autorités douanières de cette autre Partie et il peut être exigé qu'ils soient placés sous la surveillance ou le contrôle desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou cédés d'une autre façon conformément à la réglementation douanière.

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

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

8. Les bagages et les marchandises en transit direct sur le territoire d'une Partie sont exemptés d'impôts, droits de douane, taxes et autres redevances comparables qui ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies.
9. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.
10. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre les États membres de l'ASEAN et les États membres de l'Union pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

## ARTICLE 12

### Redevances d'usage

1. Chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens d'une autre Partie pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient calculées en fonction des coûts et non discriminatoires et ne soient pas moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à tout autre transporteur aérien dans des circonstances similaires au moment de leur imposition.

2. À l'exception des redevances perçues pour la prestation des services décrits à l'article 10, paragraphe 5, chaque Partie veille à ce que les redevances d'usage imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens d'une autre Partie pour l'utilisation des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne et des installations et services connexes ne soient pas injustement discriminatoires et soient équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances ne doivent pas dépasser le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents en la matière pour la fourniture des installations et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans le ou les aéroports appliquant un système commun de tarification. Ces redevances peuvent toutefois inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. En tout état de cause, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens d'une autre Partie à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien dans des circonstances similaires au moment de leur imposition.

3. Chaque Partie exige que ses autorités ou organismes compétents en matière de redevances consultent les transporteurs aériens utilisant les services et installations et échangent avec eux les informations nécessaires pour permettre une évaluation précise du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque Partie veille à ce que ses autorités ou organismes compétents en matière de redevances informent les transporteurs aériens, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de leur permettre d'exprimer leur avis et de soumettre leurs observations avant la mise en œuvre des modifications.

## ARTICLE 13

## Tarifs

1. Les Parties permettent à leurs transporteurs aériens de fixer librement leurs tarifs.
2. Toute Partie peut exiger, de manière non discriminatoire, que soient notifiés à ses autorités compétentes les tarifs proposés pour les services au départ de son territoire par les transporteurs aériens de toute Partie de façon simplifiée et aux seules fins d'information. Cette notification peut être demandée aux transporteurs aériens au plus tôt lors d'une offre initiale de tarif.

## ARTICLE 14

## Statistiques

1. Chaque Partie fournit aux autres Parties les statistiques disponibles relatives aux transports aériens relevant du présent accord selon ce qui peut raisonnablement être exigé, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires respectives des Parties et sur une base non discriminatoire.
2. Les Parties conviennent de coopérer pour faciliter l'échange réciproque d'informations statistiques dans le but de suivre l'évolution des transports aériens relevant du présent accord.

EU/ASEAN/fr 45

## ARTICLE 15

## Sécurité aérienne

1. Les Parties réaffirment l'importance d'une coopération étroite dans le domaine de la sécurité aérienne. Dans ce contexte, les Parties conviennent d'intensifier leur coopération, le cas échéant, notamment en facilitant l'échange d'informations sur la sécurité, la participation réciproque éventuelle aux activités de surveillance ou la conduite d'activités de surveillance conjointes, ainsi que le développement de projets et initiatives communs, y compris avec des pays non parties au présent accord.
2. Les certificats de navigabilité, les certificats de compétence et les licences délivrés ou validés par une Partie et toujours en cours de validité sont reconnus comme valides par une autre Partie et ses autorités compétentes aux fins de l'exploitation de services aériens au titre du présent accord, à condition que ces certificats ou licences aient été délivrés ou validés conformément, au minimum, aux normes internationales pertinentes établies au titre de la convention de Chicago.
3. Chaque Partie peut, à tout moment, demander des consultations au sujet des normes de sécurité appliquées et gérées par une autre Partie dans des domaines liés aux installations aéronautiques, aux équipages de conduite, aux aéronefs et à l'exploitation des aéronefs. Ces consultations ont lieu dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception de la demande.

EU/ASEAN/fr 46

4. Si, à la suite des consultations visées au paragraphe 3 du présent article, la Partie qui les a demandées estime que cette autre Partie n'applique pas ou ne gère pas effectivement, dans les domaines visés au paragraphe 3 du présent article, des normes de sécurité au moins égales aux normes minimales établies au titre de la convention de Chicago, cette autre Partie est informée de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si cette autre Partie ne prend pas de mesures correctives appropriées dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de cette notification ou dans un délai convenu, la Partie qui les a demandées, visée au paragraphe 3 du présent article, est fondée à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien qui est soumis à la supervision de la sécurité de cette autre Partie, ou à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien qui est soumis à la supervision de la sécurité de cette autre Partie.

5. Tout aéronef exploité par un transporteur aérien d'une Partie ou au nom de celui-ci peut, lorsqu'il se trouve sur le territoire d'une autre Partie, faire l'objet d'une inspection au sol par les autorités compétentes de cette autre Partie, afin que soient vérifiés la validité des documents pertinents de l'aéronef et de ceux de son équipage, ainsi que l'état apparent de l'aéronef et de son équipement, à condition que cet examen n'entraîne pas de retard déraisonnable pour l'exploitation de l'aéronef.

6. Si une Partie constate, après avoir procédé à une inspection au sol, qu'un aéronef ou l'exploitation de celui-ci n'est pas conforme aux normes minimales établies au titre de la convention de Chicago ou que les normes de sécurité établies au titre de la convention de Chicago ne sont pas appliquées ou gérées de manière effective, ou si l'accès pour une inspection au sol lui est refusé, cette Partie informe les autorités compétentes de cette autre Partie qui sont responsables de la surveillance en matière de sécurité du transporteur aérien exploitant l'aéronef en question de ces constatations et des mesures jugées nécessaires pour se conformer à ces normes minimales. Si des mesures correctives appropriées ne sont pas prises dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de cette notification ou dans un délai convenu, la première Partie est fondée à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques du transporteur aérien qui exploite l'aéronef en question, ou à refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités du transporteur aérien qui exploite l'aéronef.

7. Chaque Partie a le droit de prendre des mesures immédiates, y compris le droit de révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien d'une autre Partie, ou de suspendre ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien d'une autre Partie, si elle conclut qu'une menace directe pour la sécurité aérienne justifie ces mesures. La Partie qui prend ces mesures en informe sans délai cette autre Partie, en motivant sa décision.

8. Toute mesure prise par une Partie conformément au paragraphe 4, 6 ou 7 du présent article est levée dès que la cause qui a motivé cette mesure a cessé d'exister.

## ARTICLE 16

### Sûreté aérienne

1. Les Parties réaffirment leurs obligations réciproques pour ce qui est d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier leurs obligations découlant de la convention de Chicago, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1<sup>er</sup> mars 1991, dans la mesure où les Parties sont parties à ces conventions, ainsi que des autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les Parties sont parties.
2. Les Parties s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour faire face à toute menace pesant sur la sûreté de l'aviation civile, et notamment pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties se conforment aux normes de sûreté aérienne établies par l'OACI. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés sur leur territoire, des exploitants d'aéronefs qui ont leur établissement principal ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces normes de sûreté aérienne.

EU/ASEAN/fr 49

4. Chaque Partie veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, y compris l'inspection/filtrage des passagers et de leurs bagages de cabine, l'inspection/filtrage des bagages de soute, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers (y compris l'équipage) et des objets qu'ils transportent, l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté du fret, du courrier, des approvisionnements de bord et des fournitures destinées aux aéroports, et le contrôle de l'accès au côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. Ces mesures sont adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces pour la sûreté de l'aviation civile. Chaque Partie convient que les dispositions relatives à la sûreté requises par une autre Partie en ce qui concerne l'entrée, la sortie ou l'exploitation d'aéronefs sur son territoire doivent être respectées.

5. Tout en prenant pleinement en considération et en respectant la souveraineté des autres Parties, une Partie peut adopter des mesures de sûreté concernant l'entrée sur son territoire, ainsi que des mesures d'urgence, afin de faire face à une menace spécifique pour la sûreté, qui devraient être communiquées sans retard à la Partie ou aux Parties concernées. Chaque Partie examine avec bienveillance toute demande que lui adresse une autre Partie en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciales raisonnables soient prises, et cette autre Partie tient compte des mesures de sûreté déjà appliquées par la première Partie et du point de vue exprimé par cette première Partie. Sauf lorsque ce n'est pas raisonnablement possible en cas d'urgence, chaque Partie informe à l'avance la ou les Parties concernées de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services de transport aérien prévus dans le présent accord. Une Partie peut solliciter une réunion du comité mixte, comme le prévoit l'article 23, pour discuter de ces mesures de sûreté.

6. Toutefois, chaque Partie reconnaît qu'aucune disposition du présent article ne limite la possibilité, pour une autre Partie, de refuser l'entrée sur son territoire de tout vol dont elle estime qu'il présente une menace pour sa sûreté.

7. Sans préjudice de la nécessité de prendre des mesures immédiates afin d'assurer la sûreté aérienne, les Parties affirment que, lors de l'examen de mesures envisagées en matière de sûreté, chaque Partie évalue les effets négatifs possibles sur le transport aérien international et, à moins d'y être obligée par la loi, prend en compte ces facteurs pour déterminer quelles mesures sont nécessaires et appropriées en vue de répondre aux préoccupations liées à la sûreté.

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

9. Chaque Partie prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé à moins que son départ ne soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles entre la ou les Parties concernées.

10. Lorsqu'une Partie a des motifs raisonnables de croire qu'une autre Partie ne s'est pas conformée aux dispositions du présent article, la première Partie peut demander des consultations immédiates avec cette autre Partie. Ces consultations débutent dans un délai de trente (30) jours à compter de la réception de cette demande. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours ou dans un délai convenu à compter de la date de début de ces consultations constitue un motif, pour la Partie qui a demandé les consultations, de prendre des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques des transporteurs aériens de cette autre Partie afin d'assurer le respect des dispositions du présent article. Lorsqu'une situation d'urgence l'exige ou pour empêcher un nouveau manquement au présent article, la première Partie peut prendre des mesures provisoires pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques des transporteurs aériens de cette autre Partie afin de garantir le respect des dispositions du présent article.

11. Toute mesure prise conformément au paragraphe 10 du présent article par la première Partie visée audit paragraphe est levée dès que l'autre Partie concernée se conforme au présent article.

## ARTICLE 17

### Gestion du trafic aérien

1. Les Parties conviennent de coopérer sur les questions relatives aux services de navigation aérienne, y compris leur supervision de la sécurité. Elles conviennent d'examiner toute question de politique ayant trait à la performance de la gestion du trafic aérien, en vue d'optimiser l'efficacité globale des vols, de réduire les coûts, de limiter au minimum les incidences sur l'environnement et d'améliorer la sécurité et la capacité des flux de trafic aérien entre les systèmes existants de gestion du trafic aérien des Parties.

EU/ASEAN/fr 52

2. Les Parties conviennent d'encourager leurs autorités compétentes et leurs prestataires de services de navigation aérienne à coopérer pour assurer l'interopérabilité entre les systèmes de gestion du trafic aérien des Parties et à étudier la poursuite de l'intégration des systèmes des Parties, à réduire l'incidence du transport aérien sur l'environnement et à partager des informations en tant que de besoin.
3. Les Parties conviennent de promouvoir la coopération entre leurs prestataires de services de navigation aérienne pour l'échange des données de vol et la coordination des flux de trafic en vue d'optimiser l'efficacité des vols et, partant, d'améliorer la prévisibilité, la ponctualité et la continuité du service pour le trafic aérien.
4. Les Parties conviennent de coopérer dans le cadre de leurs programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien, y compris les activités de développement et de déploiement, et d'encourager la participation croisée à des activités de validation et de démonstration.

## ARTICLE 18

### Environnement

1. Les Parties soutiennent la nécessité de protéger l'environnement en favorisant le développement durable de l'aviation. Les Parties entendent coopérer pour identifier les enjeux liés aux incidences du transport aérien international sur l'environnement.
2. Les Parties reconnaissent l'importance de travailler ensemble et avec la communauté mondiale en vue d'étudier et de réduire le plus possible les effets du transport aérien sur l'environnement.

EU/ASEAN/fr 53

3. Les Parties réitèrent l'importance de la lutte contre le changement climatique et, à cette fin, conviennent de coopérer pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre associées au transport aérien, tant au niveau national qu'à l'échelon international.
4. Les Parties conviennent d'échanger des informations et d'assurer un dialogue régulier entre experts, en vue de renforcer la coopération visant à limiter les incidences environnementales du transport aérien international, notamment dans des domaines tels que la recherche et le développement, les carburants durables pour l'aviation, les questions liées au bruit, ainsi que sur d'autres mesures visant à lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, en tenant compte de leurs droits et obligations multilatéraux en matière d'environnement.
5. Les Parties reconnaissent la nécessité de prendre des mesures appropriées pour prévenir ou agir d'une autre manière sur les incidences du transport aérien sur l'environnement, pour autant que ces mesures soient totalement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent au titre du droit international.

## ARTICLE 19

### Responsabilité des transporteurs aériens

Les Parties qui ont ratifié la convention de Montréal réaffirment leurs obligations au titre de la convention de Montréal. Les autres Parties s'engagent à ratifier la convention de Montréal dans les meilleurs délais et le notifient au comité mixte.

## ARTICLE 20

## Protection des consommateurs

Les Parties conviennent de coopérer afin de protéger les intérêts des consommateurs dans le domaine du transport aérien. L'objectif de cette coopération est d'atteindre un niveau élevé de protection des consommateurs, compte tenu de l'intérêt de tous les acteurs et des différentes caractéristiques des Parties. À cette fin, les Parties se consultent au sein du comité mixte sur les questions présentant un intérêt pour les consommateurs, y compris les mesures qu'elles envisagent d'adopter, en vue d'améliorer, dans la mesure du possible, la compatibilité entre leurs régimes respectifs.

## ARTICLE 21

## Systèmes informatisés de réservation

1. Les vendeurs de SIR en activité sur le territoire d'une des Parties sont autorisés à installer leurs SIR, d'en assurer la maintenance et de les mettre à la libre disposition des agences de voyages ou des voyagistes dont l'activité principale consiste à distribuer des produits liés aux voyages sur le territoire d'une autre Partie, à condition que ces SIR soient conformes aux exigences réglementaires pertinentes de cette autre Partie.
2. Les Parties annulent toute exigence existante susceptible de restreindre le libre accès des SIR d'une Partie au marché d'une autre Partie ou de limiter de toute autre manière la concurrence entre les vendeurs de SIR. Les Parties s'abstiennent d'adopter de telles exigences dans le futur.

EU/ASEAN/fr 55

3. Aucune Partie n'impose ou n'autorise l'imposition sur son territoire, aux vendeurs de SIR d'une autre Partie, d'exigences relatives aux affichages des SIR qui soient différentes de celles imposées à ses propres vendeurs de SIR ou à tout autre SIR opérant sur son marché. Aucune Partie n'empêche la conclusion d'accords entre les vendeurs de SIR, leurs fournisseurs et leurs abonnés qui facilitent l'affichage d'informations complètes et objectives sur les voyages pour les consommateurs, ou le respect des exigences réglementaires relatives aux affichages neutres.
4. Les propriétaires et les exploitants de SIR d'une Partie, sous réserve des exigences réglementaires applicables d'une autre Partie, ont la même possibilité de détenir ou d'exploiter des SIR sur le territoire de cette autre Partie que les propriétaires et les exploitants de tout autre SIR opérant sur le marché de cette autre Partie.
5. Lorsque les SIR sont couverts par un accord de libre-échange (relevant de l'article V.1, paragraphe 1, de l'accord général sur le commerce des services) signé ou en cours de négociation entre l'Union et un État membre de l'ASEAN, les paragraphes 1 à 4 du présent article ne s'appliquent pas à cet État membre de l'ASEAN.

## ARTICLE 22

### Aspects sociaux

1. Les Parties reconnaissent qu'il importe d'examiner les effets du présent accord sur les travailleurs, l'emploi et les conditions de travail. Les Parties conviennent de coopérer sur les questions d'emploi relevant du présent accord, notamment en ce qui concerne les incidences sur l'emploi, les droits fondamentaux au travail, les conditions de travail, la protection sociale et le dialogue social.

EU/ASEAN/fr 56

2. Les Parties reconnaissent le droit de chaque Partie d'établir son propre niveau de protection du travail au niveau national comme elle le juge approprié et d'adopter ou de modifier en conséquence ses lois et politiques, conformément aux principes des normes internationalement reconnues dans les conventions internationales auxquelles elle est partie. Les Parties veillent à ce que les droits et principes énoncés dans leurs dispositions législatives et réglementaires respectives ne soient pas compromis et soient mis en œuvre de manière effective.
3. Chaque Partie poursuit l'amélioration de ses lois et politiques et s'efforce d'offrir et d'encourager des niveaux élevés de protection du travail dans le secteur de l'aviation. Les Parties reconnaissent que la violation des principes et droits fondamentaux au travail ne saurait être invoquée ni utilisée en tant qu'avantage comparatif légitime, et que les normes du travail ne sauraient servir à des fins protectionnistes.
4. Les Parties réaffirment leur engagement, conformément à leurs obligations découlant de leur adhésion à l'Organisation internationale du travail (ci-après dénommée "OIT") et à la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et son suivi, adoptée à Genève le 18 juin 1998, de respecter, de promouvoir et d'appliquer cette déclaration.
5. Les Parties promeuvent les objectifs figurant dans le programme de l'OIT pour un travail décent et dans la déclaration de l'OIT sur la justice sociale pour une mondialisation équitable, adoptée à Genève le 10 juin 2008.
6. Chaque Partie s'engage à faire tout ce qui est en son pouvoir pour ratifier, dans la mesure où elle ne l'a pas encore fait, les conventions fondamentales de l'OIT. Les Parties envisageront également la ratification et la mise en œuvre effective d'autres conventions de l'OIT et des normes internationales dans le domaine social et celui du travail présentant un intérêt pour le secteur de l'aviation civile, en tenant compte des circonstances nationales.

7. Toute Partie peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte afin d'examiner les questions liées au travail et d'échanger les informations pertinentes qu'elle juge importantes.

## ARTICLE 23

### Comité mixte

1. Un comité mixte composé de représentants des Parties est chargé de superviser la gestion du présent accord et d'en assurer la bonne mise en œuvre.
2. Le comité mixte établit et adopte son règlement intérieur.
3. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins et au moins une fois par an. Toute Partie peut à tout moment demander la convocation d'une réunion du comité mixte. Cette réunion se tient dans les plus brefs délais, et au plus tard deux (2) mois après la date de réception de la demande, sauf si les Parties en conviennent autrement.
4. Aux fins de la bonne mise en œuvre du présent accord, le comité mixte:
  - a) échange des informations, y compris sur les modifications apportées aux dispositions législatives et réglementaires et aux politiques des Parties qui sont susceptibles d'avoir une incidence sur les services aériens, ainsi que des informations statistiques dans le but de suivre l'évolution des services aériens relevant du présent accord;
  - b) formule des recommandations et prend des décisions dans les cas expressément prévus par le présent accord;

- c) développe la coopération, y compris sur les questions de réglementation;
- d) procède à des consultations sur toute question relative à l'application ou à l'interprétation du présent accord;
- e) procède à des consultations, le cas échéant, sur les questions liées au transport aérien traitées par les organisations internationales, dans les relations avec les pays tiers et dans les arrangements ou accords multilatéraux, notamment l'opportunité d'adopter une approche commune;
- f) examine les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier; et
- g) décide de toute nouvelle version linguistique faisant foi du présent accord en cas d'adhésion de nouveaux États membres de l'Union à ce dernier.

5. Les recommandations et décisions sont adoptées par consensus entre l'Union et ses États membres, d'une part, et tous les États membres de l'ASEAN agissant ensemble, d'autre part. Les décisions du comité mixte sont contraignantes pour les Parties.

## ARTICLE 24

### Mise en œuvre

1. Aucune disposition du présent accord n'est interprétée comme visant à conférer des droits ou à imposer des obligations susceptibles d'être invoqués directement par les ressortissants d'une Partie devant les juridictions de toute Partie.

EU/ASEAN/fr 59

2. Les Parties prennent toute mesure générale ou particulière propre à assurer l'exécution des obligations découlant du présent accord.
3. Dans l'exercice des droits que leur confère le présent accord, les Parties prennent des mesures appropriées et proportionnées à leurs objectifs respectifs.
4. Les Parties s'abstiennent de toutes mesures de nature à compromettre la réalisation des objectifs du présent accord.
5. Chaque Partie est responsable, sur son propre territoire, de la bonne application du présent accord.
6. Sous réserve des dispositions législatives et réglementaires applicables des Parties respectives, chaque Partie fournit à une autre Partie toutes les informations et l'assistance nécessaires en cas d'enquêtes sur d'éventuelles infractions que cette autre Partie mène conformément au présent accord.
7. Le présent accord ne fait pas obstacle à des consultations et des discussions entre les autorités compétentes des Parties en dehors du comité mixte, notamment dans les domaines du développement du transport aérien, de la sûreté, de la sécurité, de l'environnement, de la politique sociale, de la gestion du trafic aérien, des infrastructures aéronautiques, de la concurrence et de la protection des consommateurs. Les Parties informent le comité mixte des résultats de ces consultations et discussions susceptibles d'avoir une incidence sur l'interprétation ou sur l'application du présent accord.

8. Lorsqu'il est fait référence dans le présent accord à la coopération entre les Parties, celles-ci s'efforcent de trouver un terrain d'entente pour une action commune en vue d'approfondir le présent accord et/ou d'en améliorer le fonctionnement dans les domaines concernés, sur la base d'un consentement mutuel.

## ARTICLE 25

### Règlement des différends et arbitrage

1. Sans préjudice des articles 5 et 8, tout différend relatif à l'application ou à l'interprétation du présent accord peut être soumis par une ou plusieurs Parties au mécanisme de règlement des différends prévu au présent article.

2. Sans préjudice d'éventuelles consultations préalables entre les Parties au titre du présent accord, lorsqu'une Partie souhaite recourir au mécanisme de règlement des différends prévu au présent article, elle en informe par écrit la ou les Parties concernées et demande une réunion du comité mixte en vue de consultations.

3. a) Si:

i) le comité mixte n'a pas examiné la question dans un délai de deux (2) mois à compter de la date de réception de la demande visée au paragraphe 2 du présent article ou à la date convenue par les Parties; ou

ii) le différend n'est pas réglé dans les six (6) mois suivant cette demande,

les Parties concernées peuvent convenir de soumettre le différend à une personne ou à un organisme pour décision.

- b) Si les Parties concernées ne parviennent pas à un accord mutuel pour soumettre le différend à une personne ou à un organisme pour décision, le différend est soumis, à la demande de l'une d'entre elles, à l'arbitrage conformément au présent article.
4. Nonobstant les paragraphes 2 et 3 du présent article, si une Partie a pris des mesures pour refuser, révoquer, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques d'un transporteur aérien d'une autre Partie, ou pour refuser, suspendre, soumettre à des conditions ou limiter d'une autre manière les activités d'un transporteur aérien de cette autre Partie, le différend peut être immédiatement soumis à une personne ou à un organisme pour décision, ou soumis à l'arbitrage. Les délais fixés aux paragraphes 10, 11 et 12 du présent article sont réduits de moitié.
5. La demande d'arbitrage est adressée par écrit par une ou plusieurs Parties (ci-après dénommées collectivement "partie initiatrice" aux fins du présent article) à la ou aux Parties concernées (ci-après dénommées collectivement "partie sollicitée" aux fins du présent article). Dans sa demande, la partie initiatrice présente les questions à résoudre, décrit la mesure en cause et explique les raisons pour lesquelles elle considère que cette mesure est incompatible avec le présent accord.
6. Sauf accord contraire entre la partie initiatrice et la partie sollicitée, l'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres et constitué comme suit:
- a) Dans un délai de vingt (20) jours à compter de la date de réception d'une demande d'arbitrage, la partie initiatrice et la partie sollicitée désignent chacune un arbitre. Dans un délai de trente (30) jours suivant la désignation de ces deux arbitres, la partie initiatrice et la partie sollicitée désignent d'un commun accord un troisième arbitre, qui assume les fonctions de président du tribunal.

- b) Si la partie initiatrice ou la partie sollicitée ne désigne pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément au paragraphe 6, point a), du présent article, la partie initiatrice ou la partie sollicitée peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner l'arbitre ou les arbitres nécessaires dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception de cette demande. Si le président du Conseil de l'OACI est un ressortissant d'un État membre de l'ASEAN ou d'un État membre de l'Union, le vice-président le plus ancien de ce Conseil qui n'est ni ressortissant d'un État membre de l'ASEAN ni ressortissant d'un État membre de l'Union, procède à la nomination.
7. La date de constitution du tribunal est la date à laquelle le dernier des trois (3) arbitres accepte la désignation.
8. La procédure d'arbitrage est menée conformément au règlement intérieur qui doit être adopté par le comité mixte lors de sa première réunion, sous réserve des dispositions du présent article et conformément à l'article 23, paragraphe 4, point b), et paragraphe 5. Jusqu'à l'adoption du règlement intérieur par le comité mixte, le tribunal arrête ses propres règles de procédure.
9. À la demande de la partie initiatrice ou de la partie sollicitée, le tribunal peut, dans l'attente de sa décision finale, ordonner l'adoption de mesures provisoires, y compris la modification ou la suspension des mesures prises par la partie initiatrice ou par la partie sollicitée au titre du présent accord.

10. Au plus tard quatre-vingt-dix (90) jours après la date de sa constitution, le tribunal communique à la partie initiatrice et à la partie sollicitée un rapport intérimaire exposant les constatations de fait, l'applicabilité des dispositions pertinentes et les justifications fondamentales de ses constatations et recommandations. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe la partie initiatrice et la partie sollicitée par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de remettre son rapport intérimaire. Le rapport intérimaire ne doit en aucun cas être remis plus de cent vingt (120) jours après la date de constitution du tribunal.

11. Dans un délai de quatorze (14) jours à compter de la date de remise du rapport intérimaire, la partie initiatrice ou la partie sollicitée peut présenter une demande écrite au tribunal pour qu'il réexamine des aspects spécifiques du rapport intérimaire. Après avoir examiné toute observation écrite formulée par la partie initiatrice et par la partie sollicitée concernant le rapport intérimaire, le tribunal peut modifier son rapport et procéder à tout autre examen qu'il juge utile. Les constatations de la décision définitive du tribunal comprennent une analyse suffisante des arguments avancés durant la phase d'examen intérimaire et répondent clairement aux questions et aux observations de la partie initiatrice et de la partie sollicitée.

12. Le tribunal communique sa décision définitive à la partie initiatrice et à la partie sollicitée dans un délai de cent vingt (120) jours à compter de la date de sa constitution. S'il considère que cette date limite ne peut pas être respectée, le président du tribunal en informe la partie initiatrice et la partie sollicitée par écrit en précisant les raisons du retard et la date à laquelle le tribunal prévoit de rendre sa décision. La décision définitive ne doit en aucun cas être rendue plus de cent cinquante (150) jours après la date de constitution du tribunal.

13. Outre les circonstances visées au paragraphe 4 du présent article, les délais fixés aux paragraphes 10, 11 et 12 du présent article sont réduits de moitié:

- a) à la demande de la partie initiatrice ou de la partie sollicitée, si le tribunal constate l'urgence de la question dans un délai de dix (10) jours à compter de la date de sa constitution; ou
- b) si la partie initiatrice et la partie sollicitée en conviennent ainsi.

14. Dans un délai de dix (10) jours à compter de la date de remise de la décision définitive du tribunal, la partie initiatrice et la partie sollicitée peuvent déposer des demandes de clarification de cette décision et toute clarification par le tribunal doit être fournie dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception de cette demande.

15. Si le tribunal détermine qu'il y a eu violation du présent accord et que la partie reconnue comme étant en violation du présent accord ne se conforme pas à la décision définitive du tribunal, ou ne parvient pas à un accord avec l'autre partie sur une solution mutuellement satisfaisante dans un délai de quarante (40) jours à compter de la date de remise de la décision définitive du tribunal, l'autre partie peut suspendre l'application d'avantages comparables découlant du présent accord jusqu'à ce que la partie en infraction se conforme à la décision définitive du tribunal ou que la partie initiatrice et la partie sollicitée soient parvenues à un accord sur une solution mutuellement satisfaisante.

## ARTICLE 26

## Relations avec d'autres accords

1. Sous réserve des paragraphes 2 et 7 du présent article, tout accord ou arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un État membre de l'Union et un État membre de l'ASEAN ou entre l'Union et un État membre de l'ASEAN est suspendu tant que le présent accord est en vigueur entre ces Parties.
2. Sans préjudice du paragraphe 1 du présent article, les dispositions d'un accord ou d'un arrangement antérieur dans le domaine des services aériens entre un État membre de l'Union et un État membre de l'ASEAN sur les questions couvertes par les articles 3, 4, 10 et 13 continuent de s'appliquer au regard du présent accord lorsqu'elles sont plus favorables pour les transporteurs aériens concernés. Tous les droits et avantages dont jouissent les transporteurs aériens de l'État membre de l'Union concerné conformément à ces dispositions reviennent à tous les transporteurs aériens de l'Union.
3. Aux fins du paragraphe 2 du présent article, toute divergence d'interprétation est d'abord réglée par une consultation entre les Parties concernées, avant d'être soumise au comité mixte pour consultation. Si la question n'est pas réglée par l'intermédiaire du comité mixte, elle peut être soumise au mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 25.
4. Tous les droits de trafic supplémentaires qui pourraient être accordés à un État membre de l'Union par un État membre de l'ASEAN, ou vice versa, après la date d'entrée en vigueur du présent accord, sont soumis au présent accord et ne font pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union. Ces arrangements sont immédiatement notifiés au comité mixte.

EU/ASEAN/fr 66

5. Le comité mixte établit et tient à jour une liste informative des dispositions et arrangements concernant les droits de trafic visés aux paragraphes 2 et 4 du présent article.
6. Si les Parties deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte conformément à l'article 23 pour déterminer s'il y a lieu de réviser le présent accord à la lumière de cette situation.
7. Aucune disposition du présent accord n'affecte la validité et l'application des accords existants et futurs entre les États membres de l'Union et les États membres de l'ASEAN en ce qui concerne les territoires relevant de leur souveraineté respective qui ne sont pas couverts par la définition de "territoire" figurant à l'article 2.

## ARTICLE 27

### Annexe

L'annexe du présent accord fait partie intégrante de celui-ci. Tout amendement à l'annexe est effectué conformément à l'article 28.

EU/ASEAN/fr 67

## ARTICLE 28

## Amendements

Tout amendement au présent accord peut être convenu par les Parties en vertu de consultations tenues conformément à l'article 23. Un tel amendement entre en vigueur conformément à l'article 33.

## ARTICLE 29

## Dénonciation de l'accord

1. Le présent accord peut être dénoncé par l'Union et ses États membres, ou par tous les États membres de l'ASEAN agissant ensemble, par notification écrite adressée au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne ou au secrétaire général de l'ASEAN, selon le cas. La dénonciation prend effet dix-huit (18) mois après la date de réception de la notification par le secrétaire général de l'ASEAN ou par le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne, selon le cas.
2. Si un État membre se retire de l'Union ou de l'ASEAN, le présent accord cesse de s'appliquer à cet État en vertu de l'article 32 avec effet à la date à laquelle son retrait de l'Union ou de l'ASEAN, selon le cas, prend effet.

EU/ASEAN/fr 68

## ARTICLE 30

## Enregistrement du présent accord

Le présent accord et ses amendements sont enregistrés dès leur entrée en vigueur auprès de l'OACI par le secrétaire général de l'ASEAN.

## ARTICLE 31

## Adhésion de nouveaux États membres de l'Union

1. Le présent accord est ouvert à l'adhésion des États qui sont devenus membres de l'Union après la date de la signature du présent accord.
2. L'adhésion d'un État membre de l'Union au présent accord s'effectue par le dépôt d'un instrument d'adhésion au présent accord auprès du secrétaire général du Conseil de l'Union européenne, qui notifie aux Parties et au secrétaire général de l'ASEAN le dépôt de l'instrument d'adhésion ainsi que sa date. L'adhésion prend effet le quinzième (15<sup>e</sup>) jour suivant la date du dépôt de l'instrument d'adhésion.
3. Les paragraphes 1, 2, 3 et 7 de l'article 26 s'appliquent mutatis mutandis aux accords et arrangements existants qui sont en place au moment de l'adhésion d'un État membre de l'Union au présent accord.

EU/ASEAN/fr 69

## ARTICLE 32

## Application territoriale

Le présent accord s'applique, d'une part, au territoire de l'Union et, d'autre part, au territoire des États membres de l'ASEAN, tel qu'il est défini à l'article 2, paragraphe 1, point z).

## ARTICLE 33

## Entrée en vigueur

1. Le présent accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément aux procédures respectives des Parties.
2. Le secrétaire général de l'ASEAN adresse une notification écrite au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne confirmant que les procédures respectives de ratification, d'acceptation ou d'approbation par les États membres de l'ASEAN ont été menées à bien. Le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne adresse une notification écrite au secrétaire général de l'ASEAN confirmant que les procédures respectives de ratification, d'acceptation ou d'approbation par l'Union et ses États membres ont été menées à bien.
3. Sous réserve de l'article N, le présent accord entre en vigueur trente (30) jours après la date de réception de la dernière notification écrite prévue au paragraphe 2 du présent article.

EU/ASEAN/fr 70

## ARTICLE 34

## Textes faisant foi

1. Le présent accord est rédigé en double exemplaire original en langues allemande, anglaise, bulgare, croate, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, irlandaise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, et tchèque, tous les textes faisant également foi.
2. En cas de divergence entre les versions linguistiques, le comité mixte décide de la langue du texte à utiliser.
3. L'un des textes originaux de l'accord, y compris ses amendements éventuels, est déposé auprès du secrétaire général de l'ASEAN, qui en remet dans les meilleurs délais une copie certifiée conforme à chaque État membre de l'ASEAN. L'autre texte original de l'accord, y compris ses amendements éventuels, est déposé auprès du secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

EU/ASEAN/fr 71

ANNEXE

## ARTICLE A

## Tableau des routes

1. Nonobstant l'article 3, paragraphes 1 et 2, et sous réserve des dispositions législatives et réglementaires nationales de l'Indonésie, pour l'exploitation de services aériens de transport de passagers et de services aériens mixtes entre l'Indonésie et l'Union, les points en Indonésie se réfèrent à Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan et Surabaya.
2. Si:
  - a) un accord dans le domaine des services aériens entre les États membres de l'ASEAN; ou
  - b) un accord dans le domaine des services aériens entre les États membres de l'ASEAN collectivement et tout autre pays,permet aux transporteurs d'exploiter des services aériens de transport de passagers et des services aériens mixtes vers des points en Indonésie autres que Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan et Surabaya, les points en Indonésie comprennent également ces points.
3. Aux fins de l'article 10, paragraphe 12, en ce qui concerne l'Indonésie, les droits nationaux de partage de codes sont exercés, via les points visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, vers tous autres points en Indonésie, ou vice versa.

EU/ASEAN/Annexe/fr 1

## ARTICLE B

### Droits de trafic

Nonobstant l'article 3, paragraphe 2, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) L'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, point f), à un transporteur aérien de l'Union pour la prestation de services de transport de passagers et de services mixtes entre des points au Myanmar et des points au sein de l'ASEAN prend effet le 1<sup>er</sup> juillet 2024.
- b) L'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, point e), à un transporteur aérien du Myanmar pour la prestation de services de transport de passagers et de services mixtes entre des points dans l'Union prend effet le 1<sup>er</sup> juillet 2024.
- c) L'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, point f), à un transporteur aérien de l'Union pour la prestation de services de transport de passagers et de services mixtes entre des points dans l'Union et des points au Viêt Nam vers des points en dehors de l'ASEAN ne peut porter que sur des routes non exploitées par un transporteur aérien du Viêt Nam.
- d) L'octroi de droits de trafic de cinquième liberté au titre de l'article 3, paragraphe 3, point e), à un transporteur aérien du Viêt Nam pour la prestation de services de transport de passagers et de services mixtes entre des points au Viêt Nam et des points dans l'Union vers des points en dehors de l'Union ne peut porter que sur des routes non exploitées par un transporteur aérien de l'Union.

EU/ASEAN/Annexe/fr 2

## ARTICLE C

## Droits d'escale

1. Nonobstant l'article 3, paragraphe 6, point f), l'exercice des droits d'escale propres par les transporteurs aériens de l'Union sur les opérations desservant des co-terminaux dans le même État membre de l'ASEAN prend effet deux (2) ans après que ces droits ont été échangés dans le cadre d'un accord relatif aux services aériens entre les États membres de l'ASEAN. L'exercice, par les transporteurs aériens des États membres de l'ASEAN, de droits d'escale sur des opérations desservant des co-terminaux dans le même État membre de l'Union prend effet en même temps.
2. Jusqu'à cette date, chaque Partie examine favorablement les demandes de transporteurs aériens d'une autre Partie d'assurer leur propre trafic avec escale sur des opérations desservant des co-terminaux dans le même État membre de l'ASEAN ou dans le même État membre de l'Union sur une base extra-bilatérale, si ces droits ne sont pas déjà disponibles.

## ARTICLE D

## Désignation des transporteurs aériens

1. Nonobstant l'article 4, paragraphe 1, l'Indonésie, le Myanmar, les Philippines et le Viêt Nam peuvent maintenir l'exigence de désignation des transporteurs aériens en vigueur dans leurs législations et réglementations nationales respectives au moment de la signature du présent accord.

EU/ASEAN/Annexe/fr 3

2. Aux fins du paragraphe 1 du présent article, la publication par l'Union d'une "liste des transporteurs aériens de l'Union titulaires d'une licence d'exploitation active" est réputée satisfaire à ces exigences nationales de désignation pour les transporteurs aériens figurant sur cette liste, à condition que cette liste soit mise à la disposition des autorités compétentes desdits États membres de l'ASEAN, sous une forme aisément accessible, par voie électronique.
3. L'Indonésie, le Myanmar, les Philippines et le Viêt Nam s'efforcent de supprimer lesdites exigences de désignation dès que possible et le notifient au comité mixte.

## ARTICLE E

### Concurrence équitable

1. Pour éviter toute ambiguïté, les Parties confirment que l'article 8, paragraphe 2, points a) et b), prévoit uniquement l'obligation pour les Parties d'adopter ou de maintenir un droit de la concurrence et de mettre en place une autorité de la concurrence indépendante chargée de faire appliquer ce droit de la concurrence. Les Parties confirment également que le présent accord n'entrave pas le fonctionnement indépendant desdites autorités de la concurrence. Les décisions de ces autorités de la concurrence ne sont pas soumises au mécanisme de règlement des différends prévu à l'article 25.

EU/ASEAN/Annexe/fr 4

2. Une Partie ne peut donc demander réparation au titre de l'article 8, paragraphe 2, points a) et b), que si une autre Partie ne maintient pas un droit de la concurrence ou une autorité de la concurrence fonctionnellement indépendante qui applique effectivement le droit de la concurrence de cette Partie. Aucune disposition de l'article 8, paragraphe 2, points a) et b), ne peut être interprétée comme contestant des décisions ou des arrêts adoptés par une autorité de la concurrence ou une juridiction d'une Partie pour faire appliquer le droit de la concurrence d'une Partie.
3. Nonobstant l'article 25, paragraphe 1, le mécanisme de règlement des différends prévu audit article ne s'applique pas aux différends relatifs à l'application ou à l'interprétation de l'article 8 survenus avant le 1<sup>er</sup> janvier 2025.

## ARTICLE F

### Plans, programmes et horaires d'exploitation

1. Sans préjudice de l'article 3 et de l'article 10, paragraphes 11 et 12, et nonobstant l'article 10, paragraphe 7, le Cambodge, l'Indonésie, la République démocratique populaire lao, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam peuvent maintenir les procédures qui existent dans leurs législations et réglementations nationales respectives au moment de la signature du présent accord en ce qui concerne l'approbation des plans, programmes et horaires d'exploitation, y compris les informations sur les services exploités dans le cadre d'accords de coopération commerciale, établis par des transporteurs aériens de l'Union pour la fourniture de services aériens à destination et au départ des territoires desdits États.

EU/ASEAN/Annexe/fr 5

2. Le Cambodge, l'Indonésie, la République démocratique populaire lao, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam réduisent au minimum la charge administrative liée à ces exigences et procédures. L'approbation desdits plans, programmes et horaires d'exploitation a lieu dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de la date de réception de la demande du transporteur aérien, à condition que le transporteur aérien ait obtenu les autorisations d'exploitation et les permis techniques appropriés conformément à l'article 4.
3. Le Cambodge, l'Indonésie, la République démocratique populaire lao, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam s'efforcent de supprimer lesdites procédures dès que possible et le notifient au comité mixte.

## ARTICLE G

### Ventes et dépenses locales

1. Nonobstant l'article 10, paragraphes 8 et 9, l'Indonésie, le Myanmar et le Viêt Nam peuvent maintenir les exigences qui existent dans leurs dispositions législatives et réglementaires nationales respectives au moment de la signature du présent accord en ce qui concerne l'utilisation de leur monnaie nationale dans les ventes intérieures de services de transport et de services connexes et dans le paiement des dépenses locales.
2. L'Indonésie, le Myanmar et le Viêt Nam s'efforcent de supprimer lesdites exigences dès que possible et le notifient au comité mixte.

EU/ASEAN/Annexe/fr 6

## ARTICLE H

## Transfert des recettes locales

1. Pour éviter toute ambiguïté, le terme "transfert" figurant à l'article 10, paragraphe 10, point a), renvoie, dans le cas des Philippines, aux transferts autres que ceux effectués par une succursale d'une société étrangère exerçant des activités de commerce ou d'entreprise aux Philippines.
2. En ce qui concerne le transfert de bénéfices effectué par une succursale d'une société étrangère exerçant des activités de commerce ou d'entreprise aux Philippines, les Philippines ont le droit de prélever un impôt sur le transfert de bénéfices de la succursale conformément à leur législation nationale, à moins qu'un taux inférieur ou une exonération ne soit possible en vertu d'une convention préventive de double imposition entre les Philippines et le pays de résidence du transporteur étranger.
3. Les Philippines s'efforcent de travailler avec l'Union à l'élaboration d'un cadre commun pour le traitement des transferts effectués par les transporteurs aériens de l'Union en activité aux Philippines et le notifiant au comité mixte.

EU/ASEAN/Annexe/fr 7

## ARTICLE I

## Tarifs

1. Sans préjudice de l'article 13, paragraphe 1, et nonobstant l'article 13, paragraphe 2, les Philippines peuvent maintenir les procédures qui existent dans leurs dispositions législatives et réglementaires nationales respectives au moment de la signature du présent accord en ce qui concerne l'approbation des tarifs établis par les transporteurs aériens de l'Union pour la fourniture de services aériens à destination et au départ du territoire des Philippines. Lesdits tarifs sont approuvés dans un délai de dix (10) jours ouvrables à compter de leur dépôt.
2. Les Philippines s'efforcent de supprimer lesdites procédures dès que possible et le notifient au comité mixte.

## ARTICLE J

## Garanties de prêt

Les dispositions de l'article 8, paragraphe 2, point d), ne s'appliquent pas aux subventions sous forme de garanties de prêt accordées par le Viêt Nam avant la signature du présent accord et jusqu'à l'expiration de ces arrangements. Toutefois, si ces garanties donnent lieu à des décaissements, ceux-ci sont effectués conformément à l'article 8, paragraphe 3, points a) et b), selon le cas.

EU/ASEAN/Annexe/fr 8

## ARTICLE K

## Non-discrimination

1. Nonobstant l'article D, les États membres de l'ASEAN visés audit article accordent aux transporteurs aériens de l'Union un traitement au moins aussi favorable que celui qu'ils accordent aux transporteurs aériens de tout autre pays en ce qui concerne la désignation des transporteurs aériens.
2. Nonobstant les articles F, G et I, les États membres de l'ASEAN qui y sont énumérés accordent aux transporteurs aériens de l'Union un traitement au moins aussi favorable que celui qu'ils accordent à leurs propres transporteurs aériens ou aux transporteurs aériens de tout autre pays, si ce dernier traitement est plus favorable, en ce qui concerne l'approbation des plans, programmes et horaires d'exploitation, les ventes et les dépenses locales, ainsi que les tarifs.

## ARTICLE L

## Systèmes informatisés de réservation

Au moment de la signature du présent accord, les États membres de l'ASEAN visés à l'article 21, paragraphe 5, sont l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines, la Thaïlande et le Viêt Nam.

EU/ASEAN/Annexe/fr 9

## ARTICLE M

## Réciprocité

Lorsqu'en vertu des articles D, F, G et I, un État membre de l'ASEAN exige la désignation de transporteurs aériens de l'Union, applique aux transporteurs aériens de l'Union des procédures nationales d'approbation préalable des plans, programmes et horaires d'exploitation, des accords de coopération commerciale ou des tarifs, ou applique aux transporteurs aériens de l'Union des exigences nationales concernant la monnaie à utiliser dans certaines transactions, l'Union est autorisée à soumettre les transporteurs aériens de cet État membre de l'ASEAN à des mesures identiques ou équivalentes.

## ARTICLE N

## Entrée en vigueur pour la Malaisie

1. Nonobstant l'article 33, si la Malaisie est le seul État membre de l'ASEAN à ne pas avoir communiqué au secrétaire général de l'ASEAN sa confirmation que ses procédures de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent accord ont été menées à bien:
  - a) le secrétaire général de l'ASEAN peut procéder à l'envoi au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne d'une notification écrite confirmant que tous les États membres de l'ASEAN, à l'exception de la Malaisie, ont achevé leurs procédures respectives de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent accord;
  - b) le présent accord entre en vigueur conformément à l'article 33, paragraphe 3, pour l'Union et ses États membres, ainsi que pour tous les États membres de l'ASEAN à l'exception de la Malaisie; et

EU/ASEAN/Annexe/fr 10

- c) par la suite, l'accord entre en vigueur pour la Malaisie trente (30) jours après la date d'une nouvelle notification écrite du secrétaire général de l'ASEAN au secrétaire général du Conseil de l'Union européenne confirmant que la Malaisie a achevé ses procédures de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent accord.
2. Après la signature du présent accord, et dans l'attente de son entrée en vigueur pour la Malaisie:
- a) tout accord ou arrangement antérieur relatif aux services aériens conclu entre les États membres de l'Union et la Malaisie, et entre l'Union et la Malaisie, qui a été signé ou conclu avant la signature de l'accord, continue de s'appliquer et n'est pas modifié; et
  - b) aucun nouvel accord ou arrangement relatif aux services aériens n'est conclu entre les États membres de l'Union et la Malaisie, ou entre l'Union et la Malaisie, sauf pour répondre à des besoins limités et urgents dans des circonstances exceptionnelles et sans préjudice de leurs dispositions législatives et réglementaires nationales respectives. L'Union ou l'État membre de l'Union concerné informe les autres Parties de tout nouvel accord ou arrangement de ce type relatif aux services aériens.

## ARTICLE O

### Évaluation des progrès

Le comité mixte examine chaque année les progrès accomplis dans la mise en œuvre des articles de la présente annexe sur la base d'un rapport établi par les États membres de l'ASEAN concernés.

---

Fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022.

EU/ASEAN/Annexe/fr 12

COMPTE RENDU DES DÉCLARATIONS  
FAITES À L'OCCASION DE LA SIGNATURE DE L'ACCORD GLOBAL ASEAN-UE  
DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT AÉRIEN

Le 2 juin 2021, les délégations de l'Union européenne (ci-après dénommée "Union") et de ses États membres ainsi que des États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) ont conclu les négociations sur l'accord global ASEAN-UE dans le domaine du transport aérien entre les gouvernements des États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est et l'Union européenne et ses États membres (ci-après dénommé "accord"). À l'occasion de la signature de l'accord, les déclarations suivantes ont été faites:

DÉCLARATION DES ÉTATS MEMBRES DE L'ASSOCIATION DES NATIONS DE L'ASIE  
DU SUD-EST ET DE L'UNION EUROPÉENNE ET DE SES ÉTATS MEMBRES

Les États membres de l'ASEAN, l'Union et ses États membres prendront toutes les mesures nécessaires, conformément à leurs dispositions législatives et réglementaires applicables respectives, pour assurer l'entrée en vigueur de l'accord dans les meilleurs délais, conformément à son article 33. En ce qui concerne la Malaisie, celle-ci prendra toutes les mesures nécessaires conformément à ses dispositions législatives et réglementaires applicables, en tenant compte de l'article N de l'accord.

Les États membres de l'ASEAN, l'Union et ses États membres font part de leur intention de maintenir des discussions et une coordination étroites, dans le cadre du comité mixte prévu à l'article 23 de l'accord, sur les réactions aux situations de crise imprévues, telles que la pandémie de COVID-19, dans le but d'atténuer, dans la mesure du possible, tout effet perturbateur sur les services aériens.

EU/ASEAN/ROS/fr 1

DÉCLARATION DES ÉTATS MEMBRES DE L'ASSOCIATION DES NATIONS DE L'ASIE  
DU SUD-EST, À L'EXCEPTION DE LA MALAISIE, ET DES ÉTATS MEMBRES DE L'UNION  
EUROPÉENNE

Les autorités aéronautiques compétentes des États membres de l'ASEAN et des États membres de l'Union ont l'intention, dans la mesure permise par leurs dispositions législatives et réglementaires respectives applicables, d'examiner favorablement les demandes de prestation de services aériens et d'autorisations d'exploitation présentées par les transporteurs aériens des uns et des autres à des conditions équivalentes à celles de l'accord, sur la base de la courtoisie et de la réciprocité, à compter de la date de la signature de l'accord et jusqu'à l'entrée en vigueur de ce dernier.

DÉCLARATION DE LA MALAISIE

La Malaisie peut notifier aux Parties à l'accord que ses autorités aéronautiques compétentes ont l'intention, dans la mesure permise par ses dispositions législatives et réglementaires applicables, d'examiner favorablement les demandes de prestation de services aériens et d'autorisations d'exploitation présentées par les transporteurs aériens de l'Union à des conditions équivalentes à celles de l'accord, sur la base de la courtoisie et de la réciprocité, à compter de la date indiquée dans ladite notification et jusqu'à l'entrée en vigueur de l'accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent compte rendu des déclarations.

Fait à Bali, Indonésie, le 17 octobre 2022.

EU/ASEAN/ROS/fr 2

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

EU/ASEAN/nl 1

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

EU/ASEAN/nl 2

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK KROATIË,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

EU/ASEAN/nl 3

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,

EU/ASEAN/nl 4

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

en

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

anderzijds,

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

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

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

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

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

EU/ASEAN/nl 5

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

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

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

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

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

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

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

EU/ASEAN/nl 6

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:

EU/ASEAN/nl 7

## ARTIKEL 1

### TOEPASSINGSGEBIED

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

## ARTIKEL 2

### Definities

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

EU/ASEAN/nl 8

- 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;

EU/ASEAN/nl 9

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

EU/ASEAN/nl 10

- 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;

EU/ASEAN/nl 11

- 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;

EU/ASEAN/nl 12

- 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 kapitaalinjecties, 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 bedrijfstaking, of een groep van entiteiten of bedrijfstakingen, 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;

EU/ASEAN/nl 14

- 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-, luchtvaartnavigatie- 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.

EU/ASEAN/nl 15

### ARTIKEL 3

#### Verlening van rechten

##### Routeschema

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

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

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

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

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

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

EU/ASEAN/nl 16

### 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;

EU/ASEAN/nl 17

- 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.

EU/ASEAN/nl 18

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.

EU/ASEAN/nl 20

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.

EU/ASEAN/nl 21

## ARTIKEL 4

## Exploitatievergunningen en technische machtigheden

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 machtigheden, 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;

EU/ASEAN/nl 22

- 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.

EU/ASEAN/nl 23

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

## ARTIKEL 5

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

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

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

EU/ASEAN/nl 24

- 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.

EU/ASEAN/nl 25

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.

EU/ASEAN/nl 26

## ARTIKEL 6

## Liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten

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

## ARTIKEL 7

## Naleving van wetten en regels

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

EU/ASEAN/nl 27

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

EU/ASEAN/nl 28

- 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;

EU/ASEAN/nl 29

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

EU/ASEAN/nl 30

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.

EU/ASEAN/nl 31

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

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

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

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

## ARTIKEL 9

## Bedrijfsvoering

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

## ARTIKEL 10

## Commercieel luchtvervoer

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

## Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

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

EU/ASEAN/nl 33

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

#### Grondafhandeling

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

EU/ASEAN/nl 34

#### Toewijzing van slots op luchthavens

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

#### Operationele plannen, programma's en dienstregelingen

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

#### Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen

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

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

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

#### Samenwerkingsregelingen op het gebied van marketing

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

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

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

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

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

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

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

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

EU/ASEAN/nl 37

### Intermodale diensten

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

### Leasing

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

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

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

EU/ASEAN/nl 39

## ARTIKEL 11

## Douanerechten en andere taksen

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

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

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

EU/ASEAN/nl 40

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.

EU/ASEAN/nl 41

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.

EU/ASEAN/nl 42

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.

EU/ASEAN/nl 43

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.

EU/ASEAN/nl 44

## 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.

EU/ASEAN/nl 45

## 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.

EU/ASEAN/nl 46

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.

EU/ASEAN/nl 47

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 weggefallen.

EU/ASEAN/nl 48

## ARTIKEL 16

## Beveiliging van de luchtvaart

1. Beide partijen bevestigen dat hun verplichtingen tegenover elkaar ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten, met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover de partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe de partijen zijn toegetreden.
2. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om iedere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart het hoofd te bieden, waaronder het voorkomen van wederrechtelijk de macht verwerven over burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten, en alle andere dreigingen tegen de beveiliging van de burgerluchtvaart.
3. De partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen overeenkomstig de ICAO-normen voor de beveiliging van de luchtvaart. Zij eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten van luchtvaartuigen die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

EU/ASEAN/nl 49

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

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

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

EU/ASEAN/nl 50

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.

EU/ASEAN/nl 52

2. De partijen komen overeen hun bevoegde autoriteiten en verleners van luchtvaartnavigatiediensten 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 luchtvaartnavigatiediensten 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.

EU/ASEAN/nl 53

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.

EU/ASEAN/nl 54

## 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.

EU/ASEAN/nl 55

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.

EU/ASEAN/nl 56

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.

EU/ASEAN/nl 57

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;

EU/ASEAN/nl 58

- 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.

EU/ASEAN/nl 59

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.

EU/ASEAN/nl 60

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

## ARTIKEL 25

### Geschillenbeslechting en arbitrage

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

EU/ASEAN/nl 61

- 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;

EU/ASEAN/nl 62

- 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.

EU/ASEAN/nl 64

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

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

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

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

EU/ASEAN/nl 65

## 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.

EU/ASEAN/nl 66

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.

EU/ASEAN/nl 67

## ARTIKEL 28

## Wijzigingen

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

## ARTIKEL 29

## Beëindiging

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

EU/ASEAN/nl 68

## ARTIKEL 30

## Registratie van deze Overeenkomst

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

## ARTIKEL 31

## Toetreding van nieuwe EU-lidstaten

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

EU/ASEAN/nl 69

## ARTIKEL 32

## Territoriale toepassing

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

## ARTIKEL 33

## Inwerkingtreding

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

EU/ASEAN/nl 70

## ARTIKEL 34

## Authentieke teksten

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

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

EU/ASEAN/nl 71

**BIJLAGE****ARTIKEL A****Routeschema**

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

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

EU/ASEAN/Bijlage/nl 1

## 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.

EU/ASEAN/Bijlage/nl 2

## 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.

EU/ASEAN/Bijlage/nl 4

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.

EU/ASEAN/Bijlage/nl 5

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.

EU/ASEAN/Bijlage/nl 6

## 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.

EU/ASEAN/Bijlage/nl 7

## 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.

EU/ASEAN/Bijlage/nl 8

## ARTIKEL K

## Niet-discriminatie

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

## ARTIKEL L

## Geautomatiseerde boekingssystemen

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

## ARTIKEL M

## Wederkerigheid

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

## ARTIKEL N

## Inwerkingtreding voor Maleisië

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

EU/ASEAN/Bijlage/nl 10

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

**ARTIKEL O****Voortgangsevaluatie**

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

---

Gedaan te Bali, Indonesië, 17 oktober 2022.

EU/ASEAN/Bijlage/nl 12

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

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

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

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

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

EU/ASEAN/ROS/nl 1

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

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

VERKLARING VAN MALEISIË

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

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

Gedaan te Bali, Indonesië, 17 oktober 2022.

EU/ASEAN/ROS/nl 2