



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 15.12.2022  
COM(2022) 726 final

2022/0418 (NLE)

Vorschlag für einen

## **BESCHLUSS DES RATES**

**über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – des Abkommens  
zwischen der Europäischen Union und Japan über bestimmte Aspekte von Flugdiensten**

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Im Anschluss an die Urteile des Gerichtshofs in den sogenannten „Open Skies“-Rechtssachen ermächtigte der Rat am 5. Juni 2003 die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit Drittstaaten, um bestimmte Klauseln in bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen im Rahmen eines Abkommens auf Unionsebene zu ersetzen (im Folgenden „horizontale Ermächtigung“). Diese Abkommen haben das Ziel, allen EU-Luftfahrtunternehmen diskriminierungsfreien Zugang zu Strecken zwischen der Europäischen Union und Drittstaaten zu sichern und damit bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen.

#### **• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Die Bestimmungen des Abkommens ersetzen entsprechende geltende Bestimmungen der 13 bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Japan.

#### **• Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Das Abkommen dient einem Kernziel der Luftfahrtaußenbeziehungen der Union, indem es bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen mit dem Unionsrecht in Einklang bringt.

### **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT**

#### **• Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 218 Absatz 5 AEUV.

#### **• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Union verfügt über die ausschließliche Außenkompetenz im Bereich von Luftverkehrsabkommen. Darüber hinaus können die Ziele des Abkommens von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden, da es sich bei den unter das Abkommen fallenden Bereichen um horizontale Angelegenheiten handelt. Maßnahmen auf Unionsebene sind wirksamer, da die Union über eine bessere Verhandlungsposition verfügt als einzelne Mitgliedstaaten. Dieses einzige Abkommen wird die einschlägigen Bestimmungen aller bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Japan abdecken. Der gesamte Vorschlag basiert auf der „horizontalen Ermächtigung“ des Rates und berücksichtigt die vom Unionsrecht sowie von bilateralen Luftverkehrsabkommen abgedeckten Aspekte.

#### **• Verhältnismäßigkeit**

Durch das Abkommen werden die Bestimmungen bilateraler Luftverkehrsabkommen nur so weit geändert oder ergänzt, wie es für die Gewährleistung der Vereinbarkeit mit dem Unionsrecht erforderlich ist.

#### **• Wahl des Instruments**

Das Abkommen zwischen der Union und Japan ist am ehesten geeignet, alle bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Japan mit dem Unionsrecht in Übereinstimmung zu bringen.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Gemäß Artikel 218 Absatz 4 AEUV hat die Kommission die Verhandlungen in Abstimmung mit einem Sonderausschuss geführt. Die Branche wurde ebenfalls während der Verhandlungen konsultiert. Im Rahmen dieses Verfahrens abgegebene Stellungnahmen wurden berücksichtigt. Die betreffenden Mitgliedstaaten haben die Richtigkeit der Bezugnahmen auf die bilateralen Luftverkehrsabkommen überprüft. Die Branche betonte die Bedeutung einer soliden Rechtsgrundlage für ihre Geschäftstätigkeit.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Entfällt.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Mit dem Vorschlag werden Rechtsvorschriften vereinfacht. Die einschlägigen Bestimmungen der bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Japan werden durch Bestimmungen eines einzigen Abkommens ersetzt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Haushalt der Union.

### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Vertragsparteien notifizieren einander auf diplomatischem Wege schriftlich den Abschluss ihrer jeweiligen internen Verfahren für das Inkrafttreten des Abkommens. Dieses Abkommen tritt am Tag der letzten Notifizierung in Kraft.

Das Protokoll der Konsultationen zum paraphierten Abkommen enthält Verpflichtungen beider Seiten hinsichtlich der Durchführung und Anwendung des Abkommens, damit sichergestellt ist, dass künftige Vereinbarungen über Flugdienste zwischen Japan und EU-Mitgliedstaaten voll und ganz mit Artikel 2 des Abkommens in Einklang stehen. Beide Vertragsparteien haben ferner ihre Absicht bekundet, einen regelmäßigen Meinungsaustausch über Luftfahrtfragen und Fragen im Zusammenhang mit dem Abkommen zu fördern.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die internationalen Luftverkehrsbeziehungen zwischen Mitgliedstaaten und Drittstaaten werden traditionell durch bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten und Drittstaaten, die Anhänge zu diesen Abkommen sowie weitere bilaterale oder multilaterale Vereinbarungen geregelt.

Die üblichen Benennungsklauseln in den bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten stehen jedoch im Widerspruch zum Unionsrecht. Sie geben einem Drittstaat die Möglichkeit, die Erlaubnisse oder Genehmigungen von Luftfahrtunternehmen, die von einem Mitgliedstaat benannt wurden, sich aber nicht zu wesentlichen Teilen im Eigentum und unter der tatsächlichen Kontrolle dieses Mitgliedstaats oder seiner Staatsangehörigen befinden, zurückzuweisen, zu widerrufen oder auszusetzen. Dies stellt eine Diskriminierung von EU-Luftfahrtunternehmen dar, die in einem Mitgliedstaat niedergelassen sind und sich im Eigentum von Staatsangehörigen anderer Mitgliedstaaten befinden. Eine solche Diskriminierung verstößt gegen Artikel 49 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, wonach Angehörige von Mitgliedstaaten, die von ihrer Niederlassungsfreiheit Gebrauch machen, in der gleichen Weise zu behandeln sind wie die Staatsangehörigen des betreffenden Aufnahmemitgliedstaats.

In Übereinstimmung mit den Verfahren und Verhandlungsrichtlinien im Anhang zur „horizontalen Ermächtigung“ hat die Kommission mit Japan ein Abkommen ausgehandelt, das bestimmte Klauseln in den bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten und Japan ersetzt. In Artikel 2 des Abkommens werden die üblichen Benennungsklauseln durch eine EU-Benennungsklausel ersetzt, die allen Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union die Ausübung der Niederlassungsfreiheit ermöglicht.

Die Verhandlungen über das Abkommen wurden erfolgreich abgeschlossen, sodass es im Namen der Europäischen Union unterzeichnet werden sollte. Ein entsprechender Beschluss wird hiermit vorgeschlagen.

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES RATES

**über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – des Abkommens zwischen der Europäischen Union und Japan über bestimmte Aspekte von Flugdiensten**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 5,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 5. Juni 2003 ermächtigte der Rat die Kommission zur Aufnahme von Verhandlungen mit Drittstaaten, um bestimmte Klauseln in bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen im Rahmen eines Abkommens auf Unionsebene zu ersetzen
- (2) Die Kommission hat im Namen der Union mit Japan ein Abkommen über bestimmte Aspekte von Flugdiensten ausgehandelt (das „Abkommen“). Die Verhandlungen wurden mit der Paraphierung des Abkommens am 21. September 2022 erfolgreich abgeschlossen.
- (3) Ziel des Abkommens ist es, die bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen 13 Mitgliedstaaten und Japan mit dem Unionsrecht in Einklang zu bringen.
- (4) Das Abkommen sollte daher – vorbehaltlich seines Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt – im Namen der Union unterzeichnet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Die Unterzeichnung des Abkommens zwischen der Europäischen Union und Japan über bestimmte Aspekte von Flugdiensten (im Folgenden das „Abkommen“) wird im Namen der Union vorbehaltlich seines Abschlusses genehmigt<sup>1</sup>.

### *Artikel 2*

Vorbehaltlich des Abschlusses des Abkommens stellt das Generalsekretariat des Rates die zu seiner Unterzeichnung erforderliche Bevollmächtigungsurkunde für die von der Kommission benannte(n) Person(en) aus.

---

<sup>1</sup> Der Wortlaut des Abkommens wird zusammen mit dem Beschluss über seinen Abschluss veröffentlicht.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident /// Die Präsidentin*



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 15.12.2022  
COM(2022) 726 final

ANNEX

## ANHANG

*des*

**Vorschlags für einen Beschluss des Rates**

**über die Unterzeichnung – im Namen der Europäischen Union – des Abkommens  
zwischen der Europäischen Union und Japan über bestimmte Aspekte von Flugdiensten**

ABKOMMEN ZWISCHEN DER EUROPÄISCHEN UNION UND JAPAN ÜBER  
BESTIMMUNGEN IN ABKOMMEN ZWISCHEN MITGLIEDSTAATEN DER  
EUROPÄISCHEN UNION UND JAPAN ÜBER FLUGDIENSTE



Die EUROPÄISCHE UNION und JAPAN —

IN ANBETRACHT DES UMSTANDS, dass Luftfahrtunternehmen, die über eine gültige, von einem Mitgliedstaat der Europäischen Union erteilte Betriebsgenehmigung verfügen und in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union niedergelassen sind, nach dem Recht der Europäischen Union Anspruch auf diskriminierungsfreien Zugang zu den Strecken zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Drittstaaten haben,

GESTÜTZT AUF die Abkommen zwischen der Europäischen Union und bestimmten Drittstaaten, nach denen diese Drittstaaten und deren Staatsangehörige Eigentum an den und Kontrolle über die nach dem Recht der Europäischen Union zugelassenen Luftfahrtunternehmen erlangen können,

IN DER ERKENNTNIS, dass durch Kohärenz zwischen dem Recht der Europäischen Union und Bestimmungen in Abkommen zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Japan über Flugdienste eine solide Rechtsgrundlage für Flugdienste zwischen der Europäischen Union und Japan geschaffen, die Kontinuität dieser Flugdienste erhalten und zur Weiterentwicklung der Beziehungen zwischen der Europäischen Union und Japan im Bereich des Luftverkehrs beigetragen wird, und

UNTER HINWEIS darauf, dass es nicht Zweck dieses Abkommens ist, die Auslegung der Bestimmungen bestehender Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Japan über Verkehrsrechte zu beeinflussen —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

## ARTIKEL 1

Für die Zwecke dieses Abkommens bezeichnet der Ausdruck

- a) „Vertragspartei“ eine der Vertragsparteien dieses Abkommens,
- b) „Mitgliedstaat“ einen Mitgliedstaat der Europäischen Union und
- c) „Partei“ eine Vertragspartei des betreffenden Abkommens zwischen einem Mitgliedstaat und Japan über die in Anhang I aufgeführten Flugdienste.

## ARTIKEL 2

(1) Die Bestimmungen des Absatzes 2 gelten anstelle der entsprechenden in Anhang II-A aufgeführten Bestimmungen.

(2) a) Jede Partei behält sich das Recht vor, einem von der anderen Partei benannten Luftfahrtunternehmen die in den entsprechenden Bestimmungen des Anhangs II-B festgelegten Vorrechte, Rechte oder Genehmigungen vorzuenthalten oder sie zu widerrufen oder die von ihr für erforderlich erachteten Bedingungen für die Ausübung der Vorrechte oder Rechte durch das Luftfahrtunternehmen oder für die Genehmigung vorzuschreiben, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

i) im Falle eines von der Partei, die ein Mitgliedstaat ist, benannten Luftfahrtunternehmens:

- A) das Luftfahrtunternehmen ist nicht im Hoheitsgebiet dieses Mitgliedstaats niedergelassen oder verfügt nicht über eine von einem Mitgliedstaat erteilte gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union;
- B) der für die Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständige Mitgliedstaat übt keine tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen aus oder erhält diese nicht aufrecht oder die zuständige Luftfahrtbehörde ist in der Benennung nicht eindeutig angegeben;
- C) das Luftfahrtunternehmen befindet sich nicht mehrheitlich im Eigentum und unter der tatsächlichen Kontrolle von in Anhang III aufgeführten Mitgliedstaaten oder Staaten oder deren Staatsangehörigen;
- D) die Hauptniederlassung des Luftfahrtunternehmens befindet sich nicht im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, der die Betriebsgenehmigung erteilt hat;

- E) das Luftfahrtunternehmen hat aufgrund eines Abkommens zwischen einem anderen Mitgliedstaat und Japan über Flugdienste eine Betriebsgenehmigung erhalten und Japan kann nachweisen, dass es die Strecken- und Kapazitätsbeschränkungen im Rahmen jenes Abkommens umgehen würde, wenn es im Rahmen des Abkommens zwischen jener Partei und Japan vereinbarte Dienste auf einer Strecke durchführt, die einen Punkt in diesem anderen Mitgliedstaat umfasst; oder
  - F) das Luftfahrtunternehmen ist im Besitz eines von einem Mitgliedstaat erteilten Luftverkehrsbetreiberzeugnisses und zwischen diesem Mitgliedstaat und Japan besteht kein Abkommen über Flugdienste und dieser Mitgliedstaat hat der Durchführung internationaler Flugdienste durch ein Luftfahrtunternehmen Japans zwischen diesem Mitgliedstaat und Japan nicht zugestimmt; und
- ii) im Falle eines von Japan benannten Luftfahrtunternehmens befindet sich das Luftfahrtunternehmen nicht zum wesentlichen Teil im Eigentum und unter der tatsächlichen Kontrolle Japans oder japanischer Staatsangehöriger.
- b) Unbeschadet seiner Rechte gemäß Buchstabe a Ziffer i Buchstaben E und F darf Japan bei der Ausübung seiner Rechte nach diesem Absatz Luftfahrtunternehmen, die von der Partei, die ein Mitgliedstaat ist, benannt wurden und die sich mehrheitlich im Eigentum und unter der tatsächlichen Kontrolle der in Anhang III aufgeführten Mitgliedstaaten oder Staaten oder Staatsangehörigen dieser Staaten befinden, nicht aufgrund der in Bezug auf sie bestehenden Eigentums- oder Kontrollverhältnisse diskriminieren.

### ARTIKEL 3

(1) In den in Anhang I genannten Abkommen gelten Bezugnahmen auf Luftfahrtunternehmen des Mitgliedstaats, der Partei des betreffenden Abkommens ist, als Bezugnahmen auf die von dem betreffenden Mitgliedstaat benannten Luftfahrtunternehmen.

(2) Zusätzlich zu Absatz 1 gelten Bezugnahmen in jeder der in Anhang IV aufgeführten Bestimmungen des betreffenden in Anhang I aufgeführten Abkommens auf Luftfahrtunternehmen des Mitgliedstaats, der Partei des betreffenden Abkommens ist, auch als Bezugnahmen auf Luftfahrtunternehmen des betreffenden Mitgliedstaats, die nicht von diesem Mitgliedstaat benannt wurden.

### ARTIKEL 4

Die Anhänge dieses Abkommens sind Bestandteil dieses Abkommens.

## ARTIKEL 5

- (1) Jede Vertragspartei kann jederzeit um Konsultationen mit der anderen Vertragspartei zur Änderung dieses Abkommens ersuchen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von sechzig Tagen nach Eingang dieses Ersuchens beginnen.
- (2) Dieses Abkommen kann durch Vereinbarung zwischen den Vertragsparteien geändert werden, wobei Änderungen in der in Artikel 6 beschriebenen Weise in Kraft treten.
- (3) Ungeachtet Absatz 2 können Änderungen, die sich ausschließlich auf die Anhänge beziehen, im Wege eines diplomatischen Notenaustauschs zwischen der Europäischen Union und der Regierung Japans im Einklang mit den geltenden innerstaatlichen Verfahren vorgenommen werden.

## ARTIKEL 6

- (1) Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Vertragspartei auf diplomatischem Wege eine Notifikation, in der sie bestätigt, dass ihre für das Inkrafttreten dieses Abkommens erforderlichen internen Verfahren abgeschlossen sind.
- (2) Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des Monats nach dem Eingang der letzten Notifikation in Kraft.

## ARTIKEL 7

- (1) Bei Beendigung eines der in Anhang I aufgeführten Abkommen finden die Bestimmungen dieses Abkommens ab dem Tag der Beendigung keine Anwendung mehr auf dieses Abkommen. Bezugnahmen im vorliegenden Abkommen auf das beendigte Abkommen gelten ab diesem Zeitpunkt als nichtig.
- (2) Bei Beendigung aller in Anhang I aufgeführten Abkommen tritt das vorliegende Abkommen am Tag der Beendigung des letzten Abkommens außer Kraft.

## ARTIKEL 8

(1) Dieses Abkommen ist in doppelter Urschrift in bulgarischer, dänischer, deutscher, englischer, estnischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, irischer, kroatischer, lettischer, litauischer, maltesischer, niederländischer, polnischer, portugiesischer, rumänischer, schwedischer, slowakischer, slowenischer, spanischer, tschechischer, ungarischer und japanischer Sprache abgefasst, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

(2) Im Falle unterschiedlicher Auslegung ist der englische Wortlaut maßgebend.

ZU URKUND DESSEN HABEN die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen zu [...] am [...] zweitausendzweiundzwanzig.

Für die Europäische Union

Für Japan

Liste der Abkommen, auf die in den Artikeln 1, 3 und 7 Bezug genommen wird

Folgende Abkommen zwischen Mitgliedstaaten und Japan in ihrer gegebenenfalls geänderten Fassung sind am Tag der Unterzeichnung dieses Abkommens in Kraft:

- Abkommen zwischen der Republik Österreich und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Wien am 7. März 1989 (im Folgenden „Abkommen Österreich/Japan“)
- Abkommen zwischen Belgien und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Tokio am 20. Juni 1959 (im Folgenden „Abkommen Belgien/Japan“)
- Abkommen zwischen Dänemark und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Kopenhagen am 26. Februar 1953 (im Folgenden „Abkommen Dänemark/Japan“)
- Abkommen zwischen der Republik Finnland und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Helsinki am 23. Dezember 1980 (im Folgenden „Abkommen Finnland/Japan“)
- Abkommen zwischen Frankreich und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Paris am 17. Januar 1956 (im Folgenden „Abkommen Frankreich/Japan“)
- Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Japan über den Fluglinienverkehr, unterzeichnet in Bonn am 18. Januar 1961 (im Folgenden „Abkommen Deutschland/Japan“)
- Abkommen zwischen dem Königreich Griechenland und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Athen am 12. Januar 1973 (im Folgenden „Abkommen Griechenland/Japan“)
- Abkommen zwischen der Regierung der Republik Ungarn und der Regierung Japans über den Luftverkehr, unterzeichnet in Budapest am 23. Februar 1994 (im Folgenden „Abkommen Ungarn/Japan“)



- Abkommen zwischen Italien und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Tokio am 31. Januar 1962 (im Folgenden „Abkommen Italien/Japan“)
- Abkommen zwischen dem Königreich der Niederlande und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Den Haag am 17. Februar 1953 (im Folgenden „Abkommen Niederlande/Japan“)
- Abkommen zwischen der Regierung der Republik Polen und der Regierung Japans über den Luftverkehr, unterzeichnet in Tokio am 7. Dezember 1994 (im Folgenden „Abkommen Polen/Japan“)
- Abkommen zwischen Spanien und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Madrid am 18. März 1980 (im Folgenden „Abkommen Spanien/Japan“) und
- Abkommen zwischen Schweden und Japan über den Luftverkehr, unterzeichnet in Stockholm am 20. Februar 1953 (im Folgenden „Abkommen Schweden/Japan“).

Liste der Bestimmungen, auf die in Artikel 2 Absatz 1 Bezug genommen wird

- Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens Österreich/Japan
- Artikel 6 Absatz 1 des Abkommens Belgien/Japan
- Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens Dänemark/Japan
- Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens Finnland/Japan
- Artikel 6 Absatz 1 des Abkommens Frankreich/Japan
- Artikel 3 Absatz 4 und Artikel 4 Satz 2 des Abkommens Deutschland/Japan
- Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens Griechenland/Japan
- Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens Ungarn/Japan
- Artikel 6 Absatz 1 des Abkommens Italien/Japan
- Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens Niederlande/Japan
- Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens Polen/Japan
- Artikel 9 Absatz 1 des Abkommens Spanien/Japan
- Artikel 7 Absatz 1 des Abkommens Schweden/Japan.

Liste der Bestimmungen, auf die in Artikel 2 Absatz 2 Bezug genommen wird

- Artikel 4 Absätze 1 und 2 des Abkommens Österreich/Japan
- Artikel 4 Absatz 1 des Abkommens Belgien/Japan
- Artikel 5 Absatz 1 des Abkommens Dänemark/Japan
- Artikel 4 Absätze 1 und 2 des Abkommens Finnland/Japan
- Artikel 4 Absatz 1 des Abkommens Frankreich/Japan
- Artikel 3 Absatz 2 des Abkommens Deutschland/Japan
- Artikel 4 Absatz 1 des Abkommens Griechenland/Japan
- Artikel 4 Absätze 1 und 2 des Abkommens Ungarn/Japan
- Artikel 4 Absatz 1 des Abkommens Italien/Japan
- Artikel 5 Absatz 1 des Abkommens Niederlande/Japan
- Artikel 4 Absätze 1 und 2 des Abkommens Polen/Japan
- Artikel 4 Absatz 1 des Abkommens Spanien/Japan
- Artikel 5 Absatz 1 des Abkommens Schweden/Japan

Liste der Staaten, auf die in Artikel 2 Absatz 2 Bezug genommen wird

- Island (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum)
- Fürstentum Liechtenstein (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum)
- Königreich Norwegen (gemäß dem Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum)
- Schweizerische Eidgenossenschaft (gemäß dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr).

Liste der Bestimmungen, auf die in Artikel 3 Absatz 2 Bezug genommen wird

- Artikel 4 Absatz 1, Artikel 5 und Artikel 13 Absätze 3 und 4 des Abkommens Österreich/Japan
  - Artikel 5 Absätze 1 und 2 des Abkommens Belgien/Japan
  - Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 8 des Abkommens Dänemark/Japan
  - Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 des Abkommens Finnland/Japan
  - Artikel 5 Absätze 1 und 2 und Artikel 7 des Abkommens Frankreich/Japan
  - Artikel 5 und 6 des Abkommens Deutschland/Japan
  - Artikel 4 Absatz 1, Artikel 5 und Artikel 13 Absätze 3 und 4 des Abkommens Ungarn/Japan
  - Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 8 des Abkommens Niederlande/Japan
  - Artikel 4 Absatz 1, Artikel 5 und Artikel 13 Absätze 3 und 4 des Abkommens Polen/Japan
  - Artikel 6 Absätze 1 und 2 und Artikel 8 des Abkommens Schweden/Japan
-