



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 6.5.2022
COM(2022) 193 final

2022/0137 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den Abschluss – im Namen der Union – des umfassenden Luftverkehrsabkommens
zwischen den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen und der
Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten**

DE

DE

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Kommission hat am 6. Mai 2022 einen Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Genehmigung der Unterzeichnung – im Namen der Union – des umfassenden Luftverkehrsabkommens zwischen den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Abschlusses des genannten Abkommens vorgelegt.

Mit dem vorliegenden Vorschlag soll der Abschluss des Abkommens genehmigt werden.

• Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich

In ihrer Mitteilung „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“¹ hob die Kommission Folgendes hervor: „Durch die Verfolgung ehrgeiziger Luftfahrtäußenbeziehungen, die die Aushandlung umfassender Luftverkehrsabkommen mit klarem Schwerpunkt auf Wachstumsmärkten beinhaltet, kann die EU einen Beitrag zur Verbesserung des Marktzugangs und der Investitionsmöglichkeiten für europäische Luftfahrtunternehmen in wichtigen internationalen Märkten leisten. So wird die internationale Vernetzung Europas ausgebaut, und die EU-Luftfahrtunternehmen erhalten faire und transparente Marktbedingungen“.

In der Mitteilung der Kommission „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (COM(2020) 789 final) wird gefordert, die Union zum Drehkreuz globaler Konnektivität zu machen. Wie in der Mitteilung erläutert, ist für das Erreichen dieses Ziels „die Gewährleistung eines unverfälschten internationalen Wettbewerbs, der Gegenseitigkeit und gleicher Wettbewerbsbedingungen von wesentlicher Bedeutung“. In der Mitteilung heißt es weiter: „Die Kommission wird sich zudem weiterhin in [...] den Beziehungen zu einzelnen Nicht-EU-Ländern für die Anwendung europäischer technischer, sozialer, ökologischer und wettbewerbsrechtlicher EU-Standards bei sämtlichen Verkehrsträgern einsetzen“ und „die Beziehungen im Bereich Verkehr – auch mit wichtigen strategischen Partnern [...] weiter vertiefen und die Verbindungen zu neuen internationalen Partnern wie Wachstums- und Schwellenländern weiter ausbauen.“

Die ASEAN-Mitgliedstaaten gehören zu den am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt und repräsentieren zusammen einen Markt mit über 650 Millionen Menschen. Mit 11,2 Millionen Fluggästen im Jahr 2019 ist der ASEAN zusammen der dreizehntgrößte Luftverkehrspartner der Union mit einem großen Potenzial für weiteres Wachstum. Die derzeitigen bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und einzelnen ASEAN-Mitgliedstaaten sehen einen gewissen, wenngleich bei einzelnen Länderpaaren nach wie vor unterschiedlichen gegenseitigen Marktzugang vor. Darüber hinaus fehlen in diesen bilateralen Abkommen geeignete Bestimmungen über wesentliche Elemente zur Missbrauchsverhinderung auf einem liberalisierten Markt, z. B. in Bezug auf fairen Wettbewerb, Transparenz oder soziale Aspekte.

¹ „Eine Luftfahrtstrategie für Europa“, Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, COM(2015) 598 final vom 7.12.2015.

Mit dem EU-ASEAN-Abkommen wird gegenüber dem ASEAN dem Ziel der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität Rechnung getragen, die Union zum Drehkreuz globaler Konnektivität zu machen.

Durch die Erleichterung des Betriebs von Direktverbindungen zwischen der EU und dem ASEAN wird das Abkommen dazu beitragen, die Abhängigkeit von Anschlussflügen über Drehkreuze in Drittländern zu verringern. Dies wird nicht nur den Luftfahrtunternehmen der Union zugutekommen, sondern durch kürzere Flugstrecken und eine geringere Anzahl von Starts und Landungen auch den ökologischen Fußabdruck einzelner Reisen zwischen der EU und dem ASEAN verringern, im Einklang mit den Zielen der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität und der Mitteilung der Kommission „Der europäische Grüne Deal“ (COM(2019) 640 final).

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen zwischen den Mitgliedstaaten und einzelnen ASEAN-Mitgliedstaaten vor. Bestehende Verkehrsrechte, die aus diesen bilateralen Abkommen abgeleitet werden und im vorliegenden Abkommen nicht vorgesehen sind, können jedoch weiterhin ausgeübt werden, vorausgesetzt, es findet keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten und ihren Staatsangehörigen statt.

Die Verordnung (EU) 2019/712² zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr schreibt vor, dass bei allen auf ihrer Grundlage erlassenen Maßnahmen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden müssen, was auch die Verpflichtungen aus diesem Abkommen einschließt.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄSSIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 100 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Buchstabe a.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Bestimmungen des Abkommens gehen den einschlägigen Bestimmungen bestehender bilateraler Abkommen zwischen EU-Mitgliedstaaten und einzelnen ASEAN-Mitgliedstaaten vor. Das Abkommen schafft für alle Luftfahrtunternehmen der Union unmittelbar gleiche und einheitliche Bedingungen für den Marktzugang und legt einen neuen Rahmen für die Regulierungszusammenarbeit und -konvergenz zwischen der Union und den ASEAN-Mitgliedstaaten in Bereichen von zentraler Bedeutung für einen sicheren und effizienten Betrieb von Flugdiensten fest. Diese Regelungen können nur auf Ebene der Union umgesetzt werden.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgenden Gründen besser durch Maßnahmen der Union erreicht werden:

² Verordnung (EU) 2019/712 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2019 zur Sicherstellung des Wettbewerbs im Luftverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 868/2004 (ABl. L 123 vom 10.5.2019, S. 5).

Das Abkommen gewährleistet die gleichzeitige diskriminierungsfreie Anwendung seiner Bestimmungen auf die 27 Mitgliedstaaten und zum Nutzen aller Luftfahrtunternehmen der Union ohne Ansehen ihrer Staatszugehörigkeit. Es enthält umfassende Bestimmungen über Beihilfen, wettbewerbswidrige Praktiken und Transparenz sowie robuste Mechanismen zu deren Durchsetzung und trägt so zu gleichen Wettbewerbsbedingungen für Flugdienste zwischen der Union und ASEAN-Mitgliedstaaten sowie zwischen der Union und anderen Zielen, die über ASEAN-Mitgliedstaaten angeflogen werden, bei. Keines der bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten enthält vergleichbare Bestimmungen.

Das Abkommen ermöglicht es darüber hinaus allen Luftfahrtunternehmen der Union, kommerzielle Möglichkeiten wahrzunehmen, z. B. bei der Bodenabfertigung, dem Code-Sharing und der Intermodalität sowie durch die freie Preisbildung. Überdies enthält es Bestimmungen zu sozialen Aspekten, die den in internationalen Handelsabkommen der Union enthaltenen Bestimmungen entsprechen und die die Vertragsparteien verpflichten, die Sozial- und Beschäftigungspolitik im Einklang mit ihren internationalen Verpflichtungen, insbesondere im Rahmen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO), zu verbessern. Schließlich schafft es einen Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen der Union und der ASEAN-Mitgliedstaaten bei der Minimierung der Umweltauswirkungen der Luftfahrt und insbesondere bei der Eindämmung der mit der Luftfahrt verbundenen Treibhausgasemissionen. Keines der bestehenden bilateralen Luftverkehrsabkommen der Mitgliedstaaten enthält vergleichbare Bestimmungen.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die Mitgliedstaaten werden weiterhin die herkömmlichen Verwaltungsaufgaben erfüllen, die ihnen im internationalen Luftverkehr zufallen, jedoch nach einheitlich angewendeten gemeinsamen Regeln.

- **Wahl des Instruments**

Internationales Abkommen.

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

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

Entfällt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Entfällt.

- **Einhaltung und Nutzung von Expertenwissen**

Entfällt.

- **Folgenabschätzung**

Entfällt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **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**

Entfällt.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Mit Artikel 1 wird das Abkommen im Namen der Union genehmigt.

Artikel 2 betrifft die Notifikation der Zustimmung der Union, durch das Abkommen gebunden zu sein.

Artikel 3 betrifft das Inkrafttreten des vorgeschlagenen Beschlusses.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Abschluss – im Namen der Union – des umfassenden Luftverkehrsabkommens zwischen den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten

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 6 Buchstabe a,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß dem Beschluss XXXX/XX des Rates wurde das umfassende Luftverkehrsabkommen zwischen Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten vorbehaltlich seines Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt am XX unterzeichnet.
- (2) Die ASEAN-Mitgliedstaaten gehören zu den am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften der Welt, und ihre Märkte für Flugdienste haben ein großes Wachstumspotenzial. Das Abkommen zielt insbesondere darauf ab, einen fairen Wettbewerb zwischen der Union und den ASEAN-Mitgliedstaaten zu gewährleisten, die schrittweise Marktöffnung zu erleichtern und den Zugang zu Strecken und Kapazitäten zu verbessern, zum Nutzen von Verbrauchern und Wirtschaft.
- (3) Das Abkommen sollte im Namen der Union genehmigt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Das umfassende Luftverkehrsabkommen zwischen den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen und der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten wird im Namen der Union genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluss beigefügt.

Artikel 2

Die Kommission nimmt im Namen der Union die Notifikation vor, in der sie der Zustimmung der Union, durch das Abkommen gebunden zu sein, Ausdruck verleiht.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 6.5.2022
COM(2022) 193 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

**über den Abschluss – im Namen der Union – des umfassenden Luftverkehrsabkommens
zwischen den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen und der
Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten**

DE

DE

ANHANG

Umfassendes Luftverkehrsabkommen

zwischen

**den Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen und
der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten**

DE

DE

**Die Regierungen
VON BRUNEI DARUSSALAM,
DES KÖNIGREICHS KAMBODSCHA,
DER REPUBLIK INDONESIEN,
DER DEMOKRATISCHEN VOLKSREPUBLIK LAOS,
VON MALAYSIA,
DER REPUBLIK DER UNION MYANMAR,
DER REPUBLIK DER PHILIPPINEN,
DER REPUBLIK SINGAPUR,
DES KÖNIGREICH THAILAND und
DER SOZIALISTISCHEN REPUBLIK VIETNAM,**

als Mitgliedstaaten des Verbands südostasiatischer Nationen („ASEAN“) (im Folgenden gemeinsam „ASEAN-Mitgliedstaaten“ und einzeln „ASEAN-Mitgliedstaat“),

einerseits

und

**DES KÖNIGREICH BELGIEN,
DER REPUBLIK BULGARIEN,
DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK,
DES KÖNIGREICH DÄNEMARK,
DER BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND,
DER REPUBLIK ESTLAND,
IRLANDS,
DER HELLENISCHEN REPUBLIK,
DES KÖNIGREICH SPANIEN,
DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK,
DER REPUBLIK KROATIEN,
DER ITALIENISCHEN REPUBLIK,
DER REPUBLIK ZYPERN,
DER REPUBLIK LETTLAND,
DER REPUBLIK LITAUEN,
DES GROßHERZOGTUMS LUXEMBURG,**

**UNGARNS,
DER REPUBLIK MALTA,
DES KÖNIGREICH DER NIEDERLANDE,
DER REPUBLIK ÖSTERREICH,
DER REPUBLIK POLEN,
DER PORTUGIESISCHEN REPUBLIK,
RUMÄNIENS,
DER REPUBLIK SLOWENIEN,
DER SLOWAKISCHEN REPUBLIK,
DER REPUBLIK FINNLAND und
DES KÖNIGREICH SCHWEDEN,**

**als Parteien des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden die „EU-Verträge“) und Mitgliedstaaten der Europäischen Union (im Folgenden gemeinsam die „EU-Mitgliedstaaten“ und einzeln „EU-Mitgliedstaat“),
und die EUROPÄISCHE UNION (im Folgenden die „Union“ oder die „EU“),**

andererseits,

IN DEM WUNSCH, ihre Interessen im Hinblick auf den Luftverkehr als Beitrag zur Knüpfung engerer politischer und wirtschaftlicher Beziehungen zwischen den beiden Regionen zu fördern,

IN ANERKENNUNG der Bedeutung einer effizienten Luftverkehrsanbindung für die Förderung des Handels, des Fremdenverkehrs, der Investitionstätigkeit sowie der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung,

IN DEM WUNSCH, die Flugdienste zu verbessern und ein internationales Luftfahrtssystem in einem Umfeld mit fairen Wettbewerbsbedingungen sowie auf der Grundlage von Diskriminierungsfreiheit und fairen und gleichen Wettbewerbschancen für Luftfahrtunternehmen zu fördern,

IN DEM WUNSCH, im Luftverkehr ein Höchstmaß an Flug- und Luftsicherheit zu gewährleisten, und unter Bekundung ihrer tiefen Besorgnis über Handlungen und Bedrohungen, die sich gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen richten und die Sicherheit von Personen oder Eigentum gefährden, den Betrieb von Luftfahrzeugen beeinträchtigen und das Vertrauen der Reisenden in die Sicherheit der Zivilluftfahrt untergraben,

In ANBETRACHT DESSEN, dass die ASEAN-Mitgliedstaaten und die EU-Mitgliedstaaten Vertragsparteien des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt sind,

ENTSCHLOSSEN, die potenziellen Vorteile der Regulierungszusammenarbeit zu maximieren,

IN ANERKENNUNG der großen potenziellen Vorteile, die aus wettbewerbsorientierten Flugdiensten und einer rentablen Luftverkehrsindustrie erwachsen können,

IN DEM WUNSCH, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Luftfahrtunternehmen zu fördern, in Anerkennung der potenziellen Vorteile eines lauteren Wettbewerbs und der Tatsache, dass bestimmte Subventionen den Wettbewerb beeinträchtigen und die grundlegenden Ziele dieses Abkommens gefährden können,

IN DER ABSICHT, auf dem Rahmen bestehender Abkommen und Vereinbarungen zwischen den Parteien aufzubauen, um den Zugang zu den Märkten zu öffnen und den größtmöglichen Nutzen für Fluggäste, Versender, Luftfahrtunternehmen und Flughäfen und deren Beschäftigten, Gemeinschaften und sonstige Nutznießer zu erzielen,

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung des Umweltschutzes bei der Entwicklung und Umsetzung einer internationalen Luftfahrtpolitik,

UNTER BEKRÄFTIGUNG des dringlichen Handlungsbedarfs zur Bekämpfung des Klimawandels und der Notwendigkeit der Fortsetzung der Zusammenarbeit zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in der Luftfahrt im Einklang mit multilateralen Vereinbarungen in diesem Bereich, darunter den Instrumenten der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (im Folgenden die „ICAO“),

UNTER BEKRÄFTIGUNG der Bedeutung der Verbraucherinteressen, einschließlich der diesbezüglichen Maßnahmen des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet am 28. Mai 1999 in Montreal, und der Gewährleistung eines hohen Verbraucherschutzniveaus, wobei der Kooperationsbedarf in diesem Bereich anerkannt wird,

UNTER BESTÄTIGUNG, dass durch bessere Geschäftsmöglichkeiten die arbeitsrechtlichen Normen und beschäftigungsbezogenen Grundsätze der Parteien nicht gefährdet werden sollen, und unter Anerkennung der Bedeutung einer Berücksichtigung der Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeitskräfte, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen sowie des Nutzens, der sich aus den erheblichen wirtschaftlichen Vorteilen offener, wettbewerblicher Märkte in Verbindung mit hohen Arbeitsstandards ergibt,

UNTER HINWEIS AUF den Wunsch, Wege für einen besseren Zugang zu Kapital für die Luftverkehrsbranche im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Luftverkehrs zu finden,

IN DEM WUNSCH, in Ergänzung des am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichneten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt ein Luftverkehrsabkommen zu schließen —

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ARTIKEL 1

ANWENDUNGSBEREICH

1. Dieses Abkommen regelt die Bereitstellung von Flugdiensten durch Luftfahrtunternehmen der Union aus dem, im oder in das Hoheitsgebiet der ASEAN-Mitgliedstaaten und von Luftfahrtunternehmen der ASEAN-Mitgliedstaaten aus dem, im oder in das Gebiet der Union sowie die Erbringung bestimmter mit diesen Flugdiensten zusammenhängender Dienste im Einklang mit diesem Abkommen.
2. Um Zweifel auszuschließen: Dieses Abkommen ist in keinem Fall so auszulegen, dass es die Bereitstellung von Flugdiensten durch Luftfahrtunternehmen eines ASEAN-Mitgliedstaats aus dem, im oder in das Hoheitsgebiet eines anderen ASEAN-Mitgliedstaats oder die Erbringung bestimmter mit diesen Flugdiensten zusammenhängender Dienste regelt.

ARTIKEL 2

Begriffsbestimmungen

1. Für die Zwecke dieses Abkommens bezeichnet der Ausdruck
 - a) „Abkommen von Chicago“ das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich aller gemäß Artikel 90 jenes Abkommens angenommenen Anhänge und Änderungen der Anhänge oder des Abkommens gemäß den Artikeln 90 und 94, soweit diese Anhänge und Änderungen für die Parteien wirksam geworden sind;
 - b) „Übereinkommen von Montreal“ das am 28. Mai 1999 in Montreal geschlossene Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr;
 - c) „Luftverkehr“ die öffentlich angebotene entgeltliche Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post mit Luftfahrzeugen, entweder getrennt oder zusammen, im Linien- oder Nichtlinienflugverkehr;
 - d) „Feststellung der Staatszugehörigkeit“ die Feststellung, dass ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Flugdiensten im Rahmen dieses Abkommens anbietet, die Anforderungen von Artikel 4 hinsichtlich Eigentum, effektiver Kontrolle und Hauptgeschäftssitz erfüllt;

- e) „zuständige Behörden“ die Regierungsbehörden oder -stellen, die für die den Parteien im Rahmen dieses Abkommens obliegenden Regulierungs- und Verwaltungsaufgaben zuständig sind;
- f) „Wettbewerbsbehörde“ die für die Durchsetzung des Wettbewerbsrechts einer Partei zuständige(n) Behörde(n), einschließlich – im Falle der Union – der Europäischen Kommission;
- g) „Wettbewerbsrecht“ innerhalb des Hoheitsbereichs einer Partei die gesetzliche Regelung folgenden Verhaltens, sofern es Flugdienste in diese, aus dieser oder innerhalb dieser Partei betrifft:
 - i) Vereinbarungen zwischen Luftfahrtunternehmen, Beschlüsse von Vereinigungen von Luftfahrtunternehmen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs bezuwecken oder bewirken;
 - ii) missbräuchliche Ausnutzung einer marktbeherrschenden Stellung durch ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen oder
 - iii) Zusammenschlüsse zwischen Luftfahrtunternehmen, die insbesondere durch die Schaffung oder Stärkung einer marktbeherrschenden Stellung den Wettbewerb erheblich einschränken;
- h) „Computerreservierungssystem“ (im Folgenden „CRS“) ein computergestütztes System, das Informationen (u. a. über Flug- und Fahrpläne, Kapazitätsangebot und Tarife) von mehr als einem Luftfahrtunternehmen enthält, mit oder ohne Möglichkeit der Vornahme von Reservierungen oder der Ausstellung von Beförderungsdokumenten, soweit diese Dienste teilweise oder vollständig den abonnierten Nutzern zur Verfügung gestellt werden. Es umfasst auch globale Vertriebssysteme (Global Distribution Systems), soweit diese Luftverkehrsprodukte betreffen;
- i) „Diskriminierung“ jede durch keine objektiven Gründe gerechtfertigte Differenzierung;
- j) „tatsächliche Kontrolle“ eine Beziehung, die durch Rechte, Verträge oder andere Mittel, die einzeln oder zusammen und unter Berücksichtigung der tatsächlichen und rechtlichen Umstände die Möglichkeit bieten, unmittelbar oder mittelbar einen bestimmenden Einfluss auf ein Unternehmen auszuüben, begründet ist, insbesondere durch

- i) das Recht, die Gesamtheit oder Teile des Vermögens des Unternehmens zu nutzen;
- ii) Rechte oder Verträge, die einen bestimmenden Einfluss auf die Zusammensetzung, das Abstimmungsverhalten oder die Beschlüsse der Organe des Unternehmens oder in anderer Weise einen bestimmenden Einfluss auf die Führung des Geschäfts des Unternehmens gewähren;
- k) „Feststellung der Eignung“ eine Feststellung, wonach ein Luftfahrtunternehmen, das die Durchführung von Flugdiensten im Rahmen dieses Abkommens anbietet, über eine hierfür ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit und angemessene Managementerfahrung verfügt und zur Einhaltung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Anforderungen, die für den Betrieb solcher Dienste gelten, bereit ist;
- l) „Vollkosten“ die Kosten erbrachter Dienstleistungen, die angemessene Beträge für Kapitalkosten und Abschreibungen von Vermögenswerten sowie Instandhaltungs-, Betriebs-, Management- und Verwaltungskosten umfassen können;
- m) „internationaler Luftverkehr“ Luftverkehr, der durch den Luftraum über den Hoheitsgebieten von mehr als einem Staat führt;
- n) „wesentliche Geschäfte“ die Lieferung von Waren und die Erbringung von Dienstleistungen in einem solchen Umfang, dass sie sich auf die Fairness und Chancengleichheit im Wettbewerb der Luftfahrtunternehmen der Parteien auswirken;
- o) „Nichtlinienflugverkehr“ einen Flugdienst, bei dem es sich nicht um Linienflugverkehr handelt;
- p) „Partei“ die Union und die EU-Mitgliedstaaten einerseits oder einen ASEAN-Mitgliedstaat andererseits;
- q) „Parteien“
 - i) die Union und die EU-Mitgliedstaaten und
 - ii) die ASEAN-Mitgliedstaaten;
- r) „Hauptgeschäftssitz“ die Hauptverwaltung oder den eingetragenen Sitz eines Luftfahrtunternehmens im Hoheitsgebiet der Partei, in dem die wichtigsten Finanzfunktionen und die betriebliche Kontrolle über

das Luftfahrtunternehmen, einschließlich der Leitungsaufgaben zur Aufrechterhaltung der Luftpflchtigkeit, ausgeübt werden;

- s) „Linienflugverkehr“ eine Folge von Flügen mit folgenden Merkmalen:
- i) Sie führen durch den Luftraum über dem Hoheitsgebiet von mehr als einem Staat;
 - ii) sie werden von Luftfahrzeugen zur entgeltlichen Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und/oder Fracht durchgeführt, wobei die Flüge von jedermann genutzt werden können;
 - iii) sie dienen der Beförderung zwischen denselben zwei oder mehr Punkten entweder
 - A) nach einem veröffentlichten Flugplan oder
 - B) in Form von so regelmäßigen oder häufigen Flügen, dass es sich erkennbar um eine systematische Folge von Flügen handelt;
- t) „Selbstabfertigung“ den Umstand, dass sich ein Luftfahrtunternehmen unmittelbar selbst Abfertigungsdienste einer oder mehrerer Kategorien erbringt, ohne hierfür mit Dritten einen wie auch immer gearteten Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schließen. Im Sinne dieser Begriffsbestimmung gelten nicht als Dritte in ihrem Verhältnis zueinander Luftfahrtunternehmen,
- (i) bei denen eines an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält oder
 - ii) bei denen ein und dieselbe Körperschaft an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;
- u) „beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben einer Partei“ eine außergewöhnliche, vorübergehende und erhebliche Krise, die die gesamte Volkswirtschaft eines ASEAN-Mitgliedstaats oder eines EU-Mitgliedstaats und nicht nur eine bestimmte Region oder einen bestimmten Wirtschaftszweig beeinträchtigt;
- v) „staatseigenes Unternehmen“ jedes Unternehmen, das eine gewerbliche Tätigkeit ausübt, wobei

- i) eine Partei mehr als 50 % des gezeichneten Kapitals des Unternehmens oder der mit den Anteilen des Unternehmens verbundenen Stimmrechte hält; oder
- ii) eine Partei unmittelbar oder mittelbar bestimmenden Einfluss ausübt oder die Möglichkeit dazu hat, und zwar aufgrund ihrer finanziellen Beteiligung an dem Unternehmen oder der Vorschriften oder Praktiken für seine Funktionsweise oder anderer Mittel zur Ausübung eines solchen bestimmenden Einflusses. Von einem bestimmenden Einfluss einer Partei wird ausgegangen, wenn eine Partei direkt oder indirekt mehr als die Hälfte der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsorgans des Unternehmens bestimmen kann;
- w) „Landung zu nichtgewerblichen Zwecken“ eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Gepäck, Fracht und/oder Post im Luftverkehr;
- x) „Subvention“ jeden finanziellen Beitrag, der von der Regierung oder einer anderen öffentlichen Stelle gewährt wird, darunter:
 - (i) die direkte Übertragung von Mitteln, wie Finanzhilfen, Darlehen, Erhöhung des Eigenkapitals, potenzielle direkte Übertragungen von Mitteln, die Übernahme von Verbindlichkeiten wie Kreditbürgschaften, Kapitalzufuhr, Eigentum, Schutz vor Insolvenz oder Versicherungsleistungen,
 - ii) der Verzicht auf oder die Nichterhebung von ansonsten fällige(n) Steuern,
 - iii) die Bereitstellung von Waren oder Dienstleistungen, die nicht der allgemeinen Infrastruktur zuzuordnen sind, oder der Erwerb von Waren oder Dienstleistungen oder
 - iv) die Leistung von Zahlungen an einen Fördermechanismus, die Betrauung oder Anweisung einer privaten Stelle mit der bzw. zur Wahrnehmung einer oder mehrerer der unter Absatz 1 Buchstabe x Ziffern i, ii und iii genannten Aufgaben, die normalerweise dem Staat oder sonstigen öffentlichen Stellen obliegen, wobei in der Praxis kein Unterschied zu den normalerweise von staatlichen Stellen ausgeübten Praktiken besteht,

die auf ein Unternehmen, eine Branche oder eine Gruppe von Unternehmen oder Branchen im Zuständigkeitsbereich der

Bewilligungsbehörde beschränkt sind und Luftfahrtunternehmen einen Vorteil gewähren. Ein von einer staatlichen oder sonstigen öffentlichen Stelle geleisteter Finanzbeitrag gilt nicht als Gewährung eines Vorteils, wenn ein privater Marktteilnehmer allein zur Gewinnerzielung in derselben Situation wie die fragliche öffentliche Stelle denselben Finanzbeitrag geleistet hätte;

- y) „Tarif“ alle Preise, Frachtraten oder Entgelte für die Beförderung von Fluggästen, Gepäck und/oder Fracht (ausgenommen Post) im Luftverkehr (einschließlich aller anderen damit verbundenen Verkehrsträger), die von den Luftfahrtunternehmen einschließlich ihrer Beauftragten erhoben werden, sowie die Bedingungen, die für die Verfügbarkeit dieser Preise, Frachtraten oder Entgelte gelten;
- z) „Hoheitsgebiet“ für die ASEAN-Mitgliedstaaten das Landgebiet, die Binnengewässer, die Archipelgewässer, die Hoheitsgewässer, den Meeresboden und dessen Untergrund sowie den Luftraum über diesen Gebieten und für die Union und die EU-Mitgliedstaaten das Landgebiet, die Binnengewässer und die Hoheitsgewässer, auf die die EU-Verträge Anwendung finden und zu den darin festgelegten Bedingungen, sowie den Meeresboden und dessen Untergrund und den Luftraum über diesen Gebieten und
- aa) „Nutzergebühr“ die Gebühr, die den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Einrichtungen oder Dienstleistungen an Flughäfen, im Bereich der Flugsicherung oder der Luftsicherheit, einschließlich damit zusammenhängender Dienste und Einrichtungen, auferlegt wird, oder eine lärmbezogene Gebühr, einschließlich Gebühren zur Bewältigung lokaler Luftqualitätsprobleme an oder in der Umgebung von Flughäfen. Um Zweifel auszuschließen: Diese Begriffsbestimmung umfasst keine Mechanismen zur Bewältigung klimarelevanter Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr.

ARTIKEL 3

Gewährung von Rechten

Streckenführung

1. Ein ASEAN-Mitgliedstaat gestattet den Luftfahrtunternehmen der Union den Betrieb auf folgenden Strecken:

alle Punkte in der Union – alle Zwischenlandepunkte – alle Punkte in diesem ASEAN-Mitgliedstaat – alle darüber hinaus gelegenen Punkte.

Für die Zwecke der oben genannten Strecken umfassen Zwischenlandepunkte und darüber hinaus gelegene Punkte einen oder mehrere Punkte in einem oder mehreren anderen ASEAN-Mitgliedstaaten.

2. Die Union und ihre Mitgliedstaaten gestatten den Luftfahrtunternehmen eines ASEAN-Mitgliedstaats den Betrieb auf folgenden Strecken:

alle Punkte in jenem ASEAN-Mitgliedstaat – alle Zwischenlandepunkte – alle Punkte in der Union – alle darüber hinaus gelegenen Punkte.

Für die Zwecke der oben genannten Strecken umfassen Punkte in der Union einen oder mehrere Punkte in einem oder mehreren EU-Mitgliedstaaten.

Verkehrsrechte

3. Die Parteien gewähren einander für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch ihre jeweiligen Luftfahrtunternehmen folgende Rechte:

- a) das Recht, das Hoheitsgebiet der gewährenden Partei ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, im Hoheitsgebiet der gewährenden Partei zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;
- c) das Recht für Luftfahrtunternehmen eines ASEAN-Mitgliedstaats, Linien- und Nichtlinienflugverkehr im internationalen Luftverkehr zur Fluggast-, zur Nurfracht- und zur kombinierten Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen beliebigen Punkten in jenem ASEAN-Mitgliedstaat und beliebigen Punkten in der Union durchzuführen (Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit);
- d) das Recht für Luftfahrtunternehmen der Union, Linien- und Nichtlinienflugverkehr im internationalen Luftverkehr zur Fluggast-, zur Nurfracht- und zur kombinierten Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen beliebigen Punkten in der Union und beliebigen Punkten in den ASEAN-Mitgliedstaaten durchzuführen (Verkehrsrechte der dritten und vierten Freiheit);
- e) das Recht für Luftfahrtunternehmen eines ASEAN-Mitgliedstaats, im Rahmen eines Flugdienstes mit Herkunfts- oder Bestimmungsort in jenem ASEAN-Mitgliedstaat Linien- und Nichtlinienflugverkehr im internationalen Luftverkehr zur Fluggast-, zur Nurfracht- und zur kombinierten Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen beliebigen Punkten in einem EU-Mitgliedstaat und beliebigen Punkten in einem

anderen EU-Mitgliedstaat oder beliebigen Punkten in einem Drittstaat durchzuführen (Verkehrsrechte der fünften Freiheit), vorbehaltlich Absatz 4;

- f) das Recht für Luftfahrtunternehmen der Union, im Rahmen eines Dienstes mit Herkunfts- oder Bestimmungsort in der Union Linien- und Nichtlinienflugverkehr im internationalen Luftverkehr zur Fluggast-, zur Nurfracht- und zur kombinierten Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen beliebigen Punkten in einem ASEAN-Mitgliedstaat und beliebigen Punkten in einem anderen ASEAN-Mitgliedstaat oder beliebigen Punkten in einem Drittstaat durchzuführen (Verkehrsrechte der fünften Freiheit), vorbehaltlich Absatz 5 und
- g) in diesem Abkommen anderweitig festgelegte Rechte.

4. In Bezug auf die nach Absatz 3 Buchstabe e gewährten Rechte für die Fluggast- und die kombinierte Fluggast- und Frachtbeförderung gelten für jeden ASEAN-Mitgliedstaat alle folgenden Bedingungen:

- a) Höchstens sieben (7) wöchentliche Flüge mit Abflug oder Ankunft in jedem EU-Mitgliedstaat dürfen unmittelbar nach Inkrafttreten dieses Abkommens in jede Richtung durchgeführt werden;
- b) nach zwei (2) Jahren dürfen höchstens sieben (7) zusätzliche wöchentliche Flüge mit Abflug oder Ankunft in jedem EU-Mitgliedstaat in jede Richtung durchgeführt werden; und
- c) Die nach Absatz 4 Buchstabe b durchgeführten Flüge dürfen keine Strecken zwischen einem EU-Mitgliedstaat und einem Drittstaat bedienen, die bereits von einem Luftfahrtunternehmen der Union bedient werden. Für die Zwecke dieses Absatzes gilt eine Strecke als von einem Luftfahrtunternehmen der Union bedient, wenn das betreffende Luftfahrtunternehmen diese Strecke im Linienflugverkehr mit eigenen Luftfahrzeugen, mit Luftfahrzeugen, die mit oder ohne Besatzung angemietet sind, oder im Falle von Flügen ohne Zwischenlandung im Rahmen des Code-Sharing bedient.

5. In Bezug auf die nach Absatz 3 Buchstabe f gewährten Rechte für die Fluggast- und kombinierte Fluggast- und Frachtbeförderung gelten für jeden EU-Mitgliedstaat alle folgenden Bedingungen:

- a) Höchstens sieben (7) wöchentliche Flüge mit Abflug oder Ankunft in jedem ASEAN-Mitgliedstaat dürfen unmittelbar nach Inkrafttreten dieses Abkommens in jede Richtung durchgeführt werden;

- b) nach zwei (2) Jahren dürfen höchstens sieben (7) zusätzliche wöchentliche Flüge mit Abflug oder Ankunft in jedem ASEAN-Mitgliedstaat in jede Richtung durchgeführt werden und
- c) die nach Absatz 5 Buchstabe b durchgeföhrten Flüge dürfen keine Strecken zwischen einem ASEAN-Mitgliedstaat und einem Drittstaat bedienen, die bereits von einem Luftfahrtunternehmen jenes ASEAN-Mitgliedstaats bedient werden. Für die Zwecke dieses Absatzes gilt eine Strecke als von einem Luftfahrtunternehmen eines ASEAN-Mitgliedstaats bedient, wenn das betreffende Luftfahrtunternehmen diese Strecke im Linienflugverkehr mit eigenen Luftfahrzeugen, mit Luftfahrzeugen, die mit oder ohne Besatzung angemietet sind, oder im Falle von Flügen ohne Zwischenlandung im Rahmen des Code-Sharing bedient.

Betriebsflexibilität

6. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei können nach eigenem Ermessen bei einzelnen oder allen Flügen auf den in den Absätzen 1 und 2 genannten Strecken

- a) Flüge in einer oder in beiden Richtungen durchführen,
- b) verschiedene Flugnummern innerhalb eines Fluges kombinieren,
- c) entsprechend den Bestimmungen von Absatz 3 Zwischenlandepunkte und darüber hinaus gelegene Punkte sowie Punkte in den Hoheitsgebieten der Parteien in beliebiger Kombination und Reihenfolge bedienen,
- d) auf Landungen an einem bestimmten Punkt oder bestimmten Punkten verzichten,
- e) an jedem beliebigen Punkt Verkehr von jedem ihrer Luftfahrzeuge auf ein anderes ihrer Luftfahrzeuge verlagern (Luftfahrzeugwechsel),
- f) Zwischenlandungen an beliebigen Punkten innerhalb oder außerhalb des Hoheitsgebietes der Parteien durchführen,
- g) Transitverkehr über das Hoheitsgebiet einer anderen Partei durchführen,
- h) Verkehr ungeachtet seines Ursprungs in ein und demselben Luftfahrzeug kombinieren und

- ii) bei der gleichen Beförderung mehr als einen Punkt innerhalb desselben EU-Mitgliedstaats oder ASEAN-Mitgliedstaats bedienen (Co-Terminalisierung).

7. Die Betriebsflexibilität nach Absatz 6 kann ohne richtungsbezogene oder geografische Begrenzung genutzt werden, sofern

- a) die Dienste der Luftfahrtunternehmen eines ASEAN-Mitgliedstaats einen Punkt in jenem ASEAN-Mitgliedstaat bedienen und
- b) die Dienste der Luftfahrtunternehmen der Union einen Punkt in der Union bedienen.

8. Jede Partei lässt es zu, dass jedes Luftfahrtunternehmen die Frequenz und Kapazität des von ihm angebotenen internationalen Luftverkehrs auf Grund kommerzieller Überlegungen selbst festlegt. In Übereinstimmung mit diesem Recht begrenzt keine Partei einseitig den Umfang des Verkehrs, die Frequenz oder Regelmäßigkeit des Dienstes, die Streckenführung, die Herkunftsorte oder die Bestimmungsorte des Verkehrs oder das bzw. die Muster der von Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei eingesetzten Luftfahrzeuge, es sei denn, dies ist aus zollrechtlichen, technischen, betrieblichen, die Sicherheit des Flugverkehrsmanagements betreffenden, ökologischen oder gesundheitlichen Gründen erforderlich und erfolgt diskriminierungsfrei oder in diesem Abkommen anderweitig festgelegt.

9. Aus diesem Abkommen kann nicht abgeleitet werden:

- a) für Luftfahrtunternehmen der ASEAN-Mitgliedstaaten das Recht, in einem EU-Mitgliedstaat Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt in demselben EU-Mitgliedstaat ist, und
- b) für Luftfahrtunternehmen der Union das Recht, in einem ASEAN-Mitgliedstaat Fluggäste, Gepäck, Fracht und/oder Post an Bord zu nehmen, die gegen Entgelt befördert werden und deren Ziel ein anderer Punkt in demselben ASEAN-Mitgliedstaat ist,

ARTIKEL 4

Betriebsgenehmigungen und technische Zulassungen

1. Nach Eingang eines Antrags auf Erteilung einer Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens einer anderen Partei gewährt eine Partei die entsprechenden

Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen mit möglichst geringer verfahrensbedingter Verzögerung, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Im Falle eines Luftfahrtunternehmens eines ASEAN-Mitgliedstaats:
 - (i) das Luftfahrtunternehmen hat seinen Hauptgeschäftssitz in jenem ASEAN-Mitgliedstaat und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften des betreffenden ASEAN-Mitgliedstaats,
 - ii) der betreffende ASEAN-Mitgliedstaat, der das Luftverkehrsunternehmerausweis ausgestellt hat, übt die tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen aus und erhält diese aufrecht und die zuständige Behörde ist eindeutig angegeben, und
 - iii) das Luftfahrtunternehmen steht unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum des betreffenden ASEAN-Mitgliedstaats und/oder seiner Staatsangehörigen und unterliegt der tatsächlichen Kontrolle des betreffenden ASEAN-Mitgliedstaats und/oder seiner Staatsangehörigen;
- b) Im Falle eines Luftfahrtunternehmens der Union:
 - (i) das Luftfahrtunternehmen ist im Gebiet der Union niedergelassen und verfügt über eine gültige Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Union,
 - ii) der für die Ausstellung des Luftverkehrsunternehmerausweises zuständige EU-Mitgliedstaat übt die tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen aus und erhält sie aufrecht und die zuständige Behörde ist eindeutig angegeben, und
 - iii) das Luftfahrtunternehmen steht unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum eines oder mehrerer EU-Mitgliedstaaten, anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, der Schweiz, von Staatsangehörigen dieser Staaten oder einer Kombination davon und unterliegt der tatsächlichen Kontrolle eines oder mehrerer EU-Mitgliedstaaten, anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, der Schweiz, von Staatsangehörigen dieser Staaten oder einer Kombination davon;
- c) Artikel 15 und 16 werden eingehalten und

- d) das Luftfahrtunternehmen erfüllt die Bedingungen, die nach den Rechts- und Verwaltungsvorschriften vorgeschrieben sind, die von der den Antrag prüfenden Partei üblicherweise auf den internationalen Luftverkehrsbetrieb angewendet werden.
2. Für die Zwecke dieses Artikels und des Artikels 5 umfasst der Nachweis einer tatsächlichen Regulierungsaufsicht über ein Luftfahrtunternehmen Folgendes:
- a) Das betreffende Luftfahrtunternehmen ist im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung oder -erlaubnis, die von der zuständigen Behörde der betreffenden Partei erteilt wurde und erfüllt die Kriterien dieser Partei, die die Betriebsgenehmigung oder -erlaubnis für den internationalen Luftverkehr erteilt hat, und
 - b) die betreffende Partei verfügt über Programme für die Flugsicherheits- und Luftsicherheitsaufsicht für dieses Luftfahrtunternehmen im Einklang mit den ICAO-Richtlinien und wendet diese an.
3. Bei Erteilung von Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen behandelt eine Partei alle Luftfahrtunternehmen der anderen Partei ohne Diskriminierung.
4. Nach Eingang eines Antrags auf Betriebsgenehmigung eines Luftfahrtunternehmens einer anderen Partei erkennt eine Partei Feststellungen der Eignung und/oder Staatszugehörigkeit, die von der betreffenden anderen Partei in Bezug auf dieses Luftfahrtunternehmen getroffen wurden, an, als handele es sich um Feststellungen ihrer eigenen zuständigen Behörden, und untersucht diese Angelegenheiten nicht weiter, außer gemäß Artikel 5 Absatz 2. Um Zweifel auszuschließen: Dieser Absatz gilt nicht für die Anerkennung von Feststellungen in Bezug auf Flugsicherheitsbescheinigungen oder -genehmigungen, Luftsicherheitsvorkehrungen oder Versicherungsschutz.

ARTIKEL 5

Verweigerung, Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung von Betriebsgenehmigungen oder technischen Zulassungen

1. Eine Partei kann Betriebsgenehmigungen oder technische Zulassungen von Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei verweigern, widerrufen, aussetzen, mit Auflagen versehen oder einschränken oder den Betrieb von Luftfahrtunternehmen dieser anderen Partei anderweitig verweigern, aussetzen, mit Auflagen versehen oder einschränken, wenn

- a) im Falle eines Luftfahrtunternehmens eines ASEAN-Mitgliedstaats:
 - (i) das Luftfahrtunternehmen keinen Hauptgeschäftssitz in einem ASEAN-Mitgliedstaat hat und nicht über eine gültige Betriebsgenehmigung in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften des betreffenden ASEAN-Mitgliedstaats verfügt, oder
 - ii) die tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen von dem betreffenden ASEAN-Mitgliedstaat, der das Luftverkehrsbetreiberzeugnis ausgestellt hat, nicht ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist, oder
 - iii) das Luftfahrtunternehmen nicht unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum des betreffenden ASEAN-Mitgliedstaats und/oder seiner Staatsangehörigen steht und nicht der tatsächlichen Kontrolle des betreffenden ASEAN-Mitgliedstaats und/oder seiner Staatsangehörigen unterliegt;
- b) im Falle eines Luftfahrtunternehmens der Union:
 - (i) das Luftfahrtunternehmen nicht im Gebiet der Europäischen Union niedergelassen ist oder nicht über eine Betriebsgenehmigung nach dem Recht der Europäischen Union verfügt oder
 - ii) die tatsächliche Regulierungsaufsicht über das Luftfahrtunternehmen nicht von dem für die Ausstellung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses zuständigen EU-Mitgliedstaat ausgeübt oder aufrechterhalten wird oder die zuständige Behörde nicht eindeutig angegeben ist oder
 - iii) das Luftfahrtunternehmen nicht unmittelbar oder mehrheitlich im Eigentum eines oder mehrerer EU-Mitgliedstaaten, anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, der Schweiz, von Staatsangehörigen dieser Staaten oder einer Kombination davon steht oder nicht der tatsächlichen Kontrolle eines oder mehrerer EU-Mitgliedstaaten, anderer Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, der Schweiz, von Staatsangehörigen dieser Staaten oder einer Kombination davon unterliegt oder

- c) das Luftfahrtunternehmen die in Artikel 7 genannten Rechts- und Verwaltungsvorschriften nicht eingehalten hat.
2. Hat eine Partei berechtigte Gründe zu der Annahme, dass ein Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei sich in einer der in Absatz 1 genannten Situationen befindet, kann sie um Konsultationen mit dieser anderen Partei ersuchen.
3. Solche Konsultationen werden so bald wie möglich, spätestens aber innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Konsultationsersuchens aufgenommen. Wird innerhalb von dreißig (30) Tagen oder eines anderen vereinbarten Zeitraums nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt oder werden die vereinbarten Korrekturmaßnahmen nicht ergripen, so stellt dies für die Partei, die um die Konsultationen ersucht hat, einen Grund dar, die Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassungen des betreffenden Luftfahrtunternehmens zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken, oder den Betrieb des betreffenden Luftfahrtunternehmens anderweitig zu verweigern, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken, um die Einhaltung der Bestimmungen der Artikel 4 und 7 sicherzustellen.
4. Ungeachtet Absatz 3 kann eine Partei in dem in Absatz 1 Buchstabe c genannten Fall unverzüglich eingreifen oder Dringlichkeitsmaßnahmen treffen, wenn eine Notlage dies erfordert oder ein Andauern des Verstoßes verhindert werden soll. Um Zweifel auszuschließen: Das Andauern eines Verstoßes setzt voraus, dass die Frage des Verstoßes zwischen den zuständigen Behörden der betreffenden Parteien bereits aufgeworfen wurde.
5. Dieser Artikel schränkt nicht die Rechte einer Partei ein, nach den Artikeln 8, 15, 16 oder 25 die Betriebsgenehmigung oder die technische Zulassung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken oder den Betrieb eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei anderweitig zu verweigern, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken.

ARTIKEL 6

Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen

Die Parteien erkennen die potenziellen Vorteile einer schrittweisen Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen in Bezug auf ihre jeweiligen Luftfahrtunternehmen an. Die Parteien können im Gemeinsamen Ausschuss nach Artikel 23 bei passender Gelegenheit die gegenseitige Liberalisierung der Eigentums- und Kontrollbestimmungen in Bezug auf ihre Luftfahrtunternehmen erörtern. Der Gemeinsame Ausschuss kann anschließend gemäß Artikel 23 Absatz 4 Buchstabe f und Artikel 28 Änderungen dieses Abkommens vorschlagen.

ARTIKEL 7

Einhaltung von Rechts- und Verwaltungsvorschriften

1. Bei Flügen in das, in dem und aus dem Hoheitsgebiet einer anderen Partei sind die Rechts- und Verwaltungsvorschriften betreffend den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Betrieb in ihrem Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet der im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge von den Luftfahrtunternehmen einer Partei einzuhalten.
2. Bei Flügen in das, in dem und aus dem Hoheitsgebiet einer anderen Partei sind deren Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Einflug in das, den Betrieb in dem oder den Ausflug aus dem Hoheitsgebiet in Bezug auf Fluggäste, Besatzungen, Gepäck, Fracht und/oder Post in Luftfahrzeugen (einschließlich Vorschriften betreffend Einreise, Abfertigung, Einwanderung, Pässe, Zoll und Quarantäne oder bei Postsendungen der hierfür geltenden Vorschriften) von diesen Fluggästen und Besatzungen (bzw. den in ihrem Namen handelnden Personen) sowie in Bezug auf Gepäck, Fracht und Post von den Luftfahrtunternehmen einer Partei einzuhalten.
3. Jede Partei gestattet den Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei, in ihrem Hoheitsgebiet Maßnahmen zu treffen, damit nur Personen, die im Besitz der erforderlichen Dokumente für die Einreise in oder die Durchreise durch das Hoheitsgebiet dieser anderen Partei sind, befördert werden.

ARTIKEL 8

Lauterer Wettbewerb

1. Die Parteien kommen überein, dass es ihr gemeinsames Ziel ist, ein Umfeld mit fairen Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, in dem die Luftfahrtunternehmen der Parteien faire und gleiche Wettbewerbschancen bei der Erbringung von Flugdiensten haben.
2. Um das in Absatz 1 genannte Ziel zu erreichen, werden die Parteien
 - a) Wettbewerbsrecht erlassen oder beibehalten;
 - b) eine unabhängig arbeitende Wettbewerbsbehörde, die mit allen erforderlichen Befugnissen und Ressourcen ausgestattet ist und das Wettbewerbsrecht der Partei wirksam durchsetzt, einrichten oder

beibehalten. Es muss die Möglichkeit bestehen, die Entscheidungen der Wettbewerbsbehörde vor einem Gericht jener Partei anzufechten oder sie von diesem überprüfen zu lassen;

- c) im Rahmen ihrer jeweiligen rechtlichen Zuständigkeiten alle Formen von Diskriminierung oder unlauteren Praktiken beseitigen, die gegenüber Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei Fairness und Chancengleichheit im Wettbewerb um die Erbringung von Flugdiensten beeinträchtigen würden. Um Zweifel auszuschließen: Absatz 2 Buchstabe c umfasst in keiner Weise das Verhalten nach Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe g; und
- d) keine Subventionen für Luftfahrtunternehmen gewähren oder beibehalten, wenn diese gegenüber Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei Fairness und Chancengleichheit im Wettbewerb um die Erbringung von Flugdiensten beeinträchtigen würden.

3. Unbeschadet des Absatzes 2 Buchstabe d kann Folgendes gewährt werden:

- a) Unterstützung für insolvente oder notleidende Luftfahrtunternehmen, sofern
 - (i) diese Unterstützung geknüpft ist an einen glaubwürdigen und auf realistische Annahmen gestützten Sanierungsplan im Hinblick auf die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des notleidenden Luftfahrtunternehmens innerhalb eines angemessenen Zeitraums und
 - ii) das betroffene Luftfahrtunternehmen sowie dessen Anleger oder Anteilseigner selbst einen beträchtlichen Beitrag zu den Kosten der Sanierung leisten;
- b) vorübergehende Liquiditätshilfen für ein notleidendes Luftfahrtunternehmen in Form von Darlehen oder Darlehensbürgschaften, die auf den Betrag begrenzt sind, der erforderlich ist, um das Luftfahrtunternehmen so lange geschäftsfähig zu erhalten, bis ein Sanierungs- oder Liquidationsplan vorliegt;
- c) unter der Voraussetzung, dass sie auf die zur Erreichung ihrer Ziele erforderlichen Mindestbeträge beschränkt sind und die Auswirkungen auf die Erbringung von Flugdiensten zwischen den Parteien so gering wie möglich gehalten werden:

- i) Subventionen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind,
- ii) Subventionen zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben einer der Parteien,
- iii) Subventionen für Luftfahrtunternehmen, denen die Erfüllung eindeutig festgelegter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen übertragen wurde, die erforderlich sind, um einen unverzichtbaren Beförderungsbedarf der Bevölkerung zu decken, der durch die Marktkräfte allein nicht gedeckt würde, soweit diese Subventionen auf eine angemessene Vergütung für die Erbringung der betreffenden Flugdienste beschränkt sind und
- iv) Subventionen für alle Luftfahrtunternehmen, die de jure oder de facto nicht auf bestimmte Luftfahrtunternehmen beschränkt sind.

4. Die Parteien sorgen dafür, dass ihre Luftfahrtunternehmen, die Flugdienste im Rahmen dieses Abkommens erbringen, mindestens einmal jährlich einen Geschäfts- und Finanzbericht mit beigefügtem Rechnungsabschluss veröffentlichen bzw. anderweitig ausarbeiten und auf Ersuchen vorlegen, die im Einklang mit international anerkannten Standards für die Rechnungslegung und die Offenlegung der Finanzinformationen von Unternehmen, wie den Rechnungslegungsstandards, von unabhängigen Stellen geprüft werden. Diese Subventionen müssen in jedem Fall in dem Geschäfts- und Finanzbericht separat ausgewiesen werden.

5. Speziell für den Luftverkehr sorgt jede Partei dafür, dass wesentliche Geschäfte zwischen ihren Luftfahrtunternehmen und Anbietern von Waren und Dienstleistungen, bei denen es sich um staatseigene Unternehmen (in welcher Form auch immer) jener Partei handelt, auf kommerziellen Bedingungen beruhen, die Geschäftsvorfällen mit unabhängigen Geschäftspartnern den bei marktüblichen Geschäften geltenden gleichwertig sind.

6. Jede Partei stellt auf Ersuchen einer anderen Partei innerhalb von dreißig (30) Tagen oder innerhalb eines vereinbarten Zeitraums einschlägige Informationen bereit, die billigerweise verlangt werden können, um sicherzustellen, dass die Bestimmungen dieses Artikels eingehalten werden. Dazu können zusätzliche Angaben zu Subventionen und zu den in den Absätzen 4 und 5 genannten Punkten zählen. Auf Ersuchen werden diese Informationen von der Partei, die sie erhält, vertraulich behandelt.

7. Sind eine oder mehrere Parteien (für die Zwecke dieses Artikels gemeinsam „die einleitende Partei“) der Auffassung, dass die Möglichkeiten ihrer

Luftfahrtunternehmen in einem lauteren und gleichberechtigten Wettbewerb beeinträchtigt werden durch

- a) Diskriminierung oder unlautere Praktiken, die nach Absatz 2 Buchstabe c dieses Artikels verboten sind,
- b) eine nach Absatz 2 Buchstabe d verbotene Subvention, die nicht in Absatz 3 aufgeführt ist oder
- c) die nichterfolgte Übermittlung der nach Absatz 6 angeforderten Informationen,

kann sie im Einklang mit den Absätzen 8 bis 10 vorgehen.

8. Die einleitende Partei richtet ein schriftliches Konsultationsersuchen an die betreffende(n) Partei(en) (im Folgenden für die Zwecke dieses Artikels gemeinsam die „erwidernde Partei“). Die Konsultationen werden innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens aufgenommen, sofern jene Parteien nichts anderes vereinbaren.

9. Erzielen die einleitende und die erwidernde Partei innerhalb von sechzig (60) Tagen nach Eingang des Konsultationsersuchens in der Angelegenheit keine Einigung, so kann die einleitende Partei Maßnahmen gegen alle oder einige Luftfahrtunternehmen der erwidernden Partei treffen, die sich an dem beanstandeten Verhalten beteiligt haben oder einen Vorteil von der fraglichen Diskriminierung, den unlauteren Praktiken oder der Subvention haben.

10. Die gemäß Absatz 9 getroffenen Maßnahmen müssen angemessen, verhältnismäßig und in Umfang und Dauer auf das Maß beschränkt sein, das unbedingt erforderlich ist, um die Schädigung der Luftfahrtunternehmen der einleitenden Partei zu lindern und den ungerechtfertigten Vorteil der Luftfahrtunternehmen der erwidernden Partei zu beseitigen.

11. Werden Angelegenheiten im Zusammenhang mit diesem Artikel in das Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 25 einbezogen, so

- a) kann unbeschadet des Artikels 25 Absätze 2 und 3 die Streitigkeit unverzüglich einer Person oder Stelle zur Entscheidung vorgelegt oder einem Schiedsverfahren unterworfen werden und
- b) werden die Fristen nach Artikel 25 Absätze 10, 11 und 12 halbiert.

12. Durch dieses Abkommen werden die Autorität und die Befugnisse der zuständigen Wettbewerbsbehörden der Parteien oder der Gerichte, die die Entscheidungen dieser Behörden überprüfen, in keiner Weise beeinträchtigt oder beschränkt. Alle von einer einleitenden Partei gemäß Absatz 9 getroffenen Maßnahmen erfolgen daher unbeschadet etwaiger Handlungen und Maßnahmen der genannten Behörden und Gerichte, auch jener der einleitenden Partei. Die Handlungen und Maßnahmen der Wettbewerbsbehörden der Parteien und der Gerichte, die die Entscheidungen dieser Behörden überprüfen, sind von dem Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 25 ausgenommen.

ARTIKEL 9

Ausübung der Geschäftstätigkeit

1. Die Parteien teilen die Auffassung, dass die mit diesem Abkommen angestrebten Nutzeffekte durch Behindерungen der Geschäftstätigkeit ihrer Luftfahrtunternehmen beeinträchtigt würden. Die Parteien kommen überein, bei der Beseitigung solcher Hindernisse zusammenzuarbeiten, wenn diese Hindernisse den gewerblichen Flugbetrieb beeinträchtigen, zu Wettbewerbsverzerrungen führen oder die Chancengleichheit im Wettbewerb beeinträchtigen könnten.

2. Der Gemeinsame Ausschuss überwacht die Fortschritte bei der wirksamen Beseitigung von Hindernissen für die Geschäftstätigkeit von Luftfahrtunternehmen der Parteien.

ARTIKEL 10

Gewerblicher Flugbetrieb

1. Die Parteien gewähren einander die in den Absätzen 2 bis 17 genannten Rechte. Die Luftfahrtunternehmen der Parteien sind nicht verpflichtet, für die Zwecke dieses Artikels einen lokalen Partner einzuschalten.

Vertretungen von Luftfahrtunternehmen

2. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei ist es gestattet, in dem Maße, wie dies für die Erbringung von Flugdiensten im Rahmen dieses Abkommens notwendig ist, im Hoheitsgebiet einer anderen Partei ungehindert Niederlassungen und Einrichtungen zu errichten, sofern dies praktikabel ist und diskriminierungsfrei erfolgt.

3. Befinden sich solche Einrichtungen in Flughäfen, so können sie unbeschadet der Flugsicherheits- und Luftsicherheitsvorschriften in Abhängigkeit des verfügbaren Platzes Einschränkungen unterliegen.

4. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei ist es gestattet, in Übereinstimmung mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer anderen Partei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung, ihr eigenes Führungs-, Verkaufs-, Technik-, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das zur Unterstützung bei der Erbringung von Flugdiensten erforderlich ist, in das Hoheitsgebiet dieser anderen Partei zu bringen und dort zu unterhalten. Die Parteien bearbeiten bei Bedarf und in Übereinstimmung mit den geltenden einschlägigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften zügig die Genehmigung von Anträgen auf Arbeitserlaubnis für Mitarbeiter, die gemäß den Bestimmungen dieses Absatzes in den Niederlassungen beschäftigt werden sollen, einschließlich solcher Mitarbeiter, die bestimmte zeitlich befristete Aufgaben wahrnehmen.

Bodenabfertigung

5. a) Unbeschadet des Absatzes 5 Buchstabe b wird den Luftfahrtunternehmen jeder Partei in Bezug auf die Bodenabfertigung im Hoheitsgebiet einer anderen Partei gestattet,

(i) ihre eigene Bodenabfertigung (Selbstabfertigung) durchführen oder

ii) unter den im Wettbewerb stehenden Anbietern auszuwählen, soweit diese Anbieter im Einklang mit den Rechts- und Verwaltungsvorschriften der betreffenden Partei die gesamte oder einen Teil der Bodenabfertigung erbringen.

b) Absatz 5 Buchstabe a unterliegt Erwägungen in Bezug auf Flug- und Luftsicherheit sowie physischen oder betrieblichen Zwängen. Ist aufgrund solcher Erwägungen eine Selbstabfertigung ausgeschlossen oder eingeschränkt und besteht zwischen den Anbietern von Bodenabfertigungsdiensten kein wirksamer Wettbewerb, sorgt die betreffende Partei dafür, dass alle derartigen Dienste allen Luftfahrtunternehmen zu gleichen und angemessenen Bedingungen zur Verfügung stehen und dass die Preise für diese Dienste nach geeigneten, objektiven, transparenten und diskriminierungsfreien Kriterien festgelegt werden.

Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen

6. Jede Partei gewährleistet, dass ihre Vorschriften, Leitlinien und Verfahren für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet transparent, wirksam, diskriminierungsfrei und zeitnah angewendet werden.

Betriebspläne, Programme und Flugpläne

7. Die Mitteilung von Betriebsplänen, Programmen und Flugplänen für Flugdienste im Rahmen dieses Abkommens kann von einer Partei nur zu Informationszwecken für ihre zuständigen Behörden verlangt werden. Verlangt eine Partei eine derartige Mitteilung, sorgt sie dafür, dass der mit den Mitteilungsanforderungen und -verfahren für die Vermittler und Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei verbundene Verwaltungsaufwand möglichst gering bleibt.

Verkäufe, örtliche Ausgaben und Zahlungsverkehr

8. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei ist es gestattet, im Hoheitsgebiet einer anderen Partei Flugdienste und damit verbundene Dienstleistungen sowohl ihrer eigenen als auch jedes anderen Luftfahrtunternehmens zu verkaufen. Den Luftfahrtunternehmen steht es frei, den Verkauf unmittelbar und/oder über seine Verkaufsbevollmächtigten, andere von dem Luftfahrtunternehmen ernannte Vermittler oder über das Internet oder auf jedem sonstigen verfügbaren Weg abzuwickeln. Verkauf und Kauf solcher Beförderungsdienste und damit verbundener Dienstleistungen sind in der Währung des betreffenden Hoheitsgebiets oder in frei konvertierbaren Währungen gestattet.

9. Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei ist es gestattet, örtliche Ausgaben, einschließlich der Ausgaben für den Kauf von Kraftstoff, im Hoheitsgebiet der anderen Partei in Landeswährung oder nach eigenem Ermessen in frei konvertierbaren Währungen zum Marktkurs zu zahlen.

10. a) Den Luftfahrtunternehmen jeder Partei wird auf Verlangen gestattet, örtliche Einnahmen in frei konvertierbare Währungen zu konvertieren und diese Einnahmen jederzeit und in jeder Form aus dem Hoheitsgebiet einer anderen Partei in das Land ihrer Wahl zu überweisen. Die Konvertierung und die Überweisung sind ohne diesbezügliche Beschränkungen oder Besteuerung zu dem an dem Tag für Transaktionen und Überweisungen geltenden Marktkurs, an dem ein Luftfahrtunternehmen den Erstantrag auf Überweisung stellt, unverzüglich zu gestatten; für Konvertierung und Überweisung dürfen keine anderen Gebühren anfallen als die normalerweise von den Banken für derartige Konvertierungen und Überweisungen erhobenen Gebühren.

b) Beeinträchtigen der Kapitalverkehr und Zahlungen, einschließlich Transfers, in Ausnahmefällen schwerwiegend das Funktionieren der Wirtschaft einer Partei oder drohen sie diese schwerwiegend zu beeinträchtigen, so kann diese Partei Maßnahmen ergreifen, die die in Absatz 10 Buchstabe a genannten Rechte einschränken, sofern diese Maßnahmen vorübergehend und zur Behebung dieser Schwierigkeiten unbedingt erforderlich sind. Diese Maßnahmen dürfen nicht zu einer willkürlichen oder ungerechtfertigten Diskriminierung der Luftfahrtunternehmen der anderen Partei gegenüber den Luftfahrtunternehmen eines anderen Landes führen.

Marketing-Kooperationsvereinbarungen

11. Für die Durchführung oder das Anbieten der unter dieses Abkommen fallenden Flugdienste ist es den Luftfahrtunternehmen jeder Partei gestattet, Marketing-Kooperationsvereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, zu treffen mit

- a) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen der Parteien,
- b) einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen eines Drittstaats und
- c) Beförderungsanbietern des Land- oder Seeverkehrs eines beliebigen Landes,

sofern i) das ausführende Luftfahrtunternehmen über die entsprechenden Verkehrsrechte verfügt, ii) die vermarktenden Beförderungsunternehmen über die entsprechenden Streckenrechte verfügen und iii) die Vereinbarungen den Vorschriften entsprechen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden.

12. Für die Durchführung oder das Anbieten der unter dieses Abkommen fallenden Flugdienste ist es vorbehaltlich Artikel A den Luftfahrtunternehmen jeder Partei gestattet, Marketing-Kooperationsvereinbarungen, z. B. Blocked-Space- oder Code-Sharing-Vereinbarungen, zu treffen mit einem Luftfahrtunternehmen, das eine inländische Teilstrecke bedient, sofern

- a) die inländische Teilstrecke Teil eines grenzüberschreitenden Fluges ist und
- b) die Vereinbarungen den Vorschriften entsprechen, die üblicherweise auf solche Vereinbarungen Anwendung finden.

Für die Zwecke dieses Absatzes bedeutet „inländische Teilstrecke“ eine Strecke innerhalb des Hoheitsgebiets eines EU-Mitgliedstaats, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen der inländischen Teilstrecke ein Luftfahrtunternehmen der Union ist, und, wenn das ausführende Luftfahrtunternehmen der inländischen Teilstrecke ein Luftfahrtunternehmen eines ASEAN-Mitgliedstaats ist, eine Strecke innerhalb des Hoheitsgebiets dieses ASEAN-Mitgliedstaats.

13. Beim Verkauf von Personenbeförderungsdiensten im Rahmen von Kooperationsvereinbarungen ist der Käufer beim Kauf des Flugscheins, auf jeden Fall jedoch beim Check-in oder, wenn es sich um einen Anschlussflug ohne Check-in

handelt, vor dem Einsteigen, darüber zu informieren, welcher Leistungsanbieter die einzelnen Abschnitte der Beförderung durchführt.

Intermodale Verkehrsdienste

14. Bei Personenbeförderungsdiensten werden Bodenbeförderungsanbieter nicht einzig mit der Begründung den Rechts- und Verwaltungsvorschriften für den Luftverkehr unterworfen, dass diese Bodenbeförderung von einem Luftfahrtunternehmen unter seinem Namen angeboten wird.

15. Ungeachtet sonstiger Bestimmungen dieses Abkommens dürfen Luftfahrtunternehmen und indirekte Anbieter von Luftfrachtdiensten jeder Partei ohne Einschränkung in Verbindung mit dem internationalen Luftverkehr jedes Verkehrsmittel zur Beförderung von Fracht im Land- oder Seeverkehr nach oder von beliebigen Punkten in den Hoheitsgebieten der Parteien oder in Drittländern nutzen, einschließlich der Beförderung nach und von allen Flughäfen mit Zolleinrichtungen und gegebenenfalls des Rechts, Fracht unter Zollverschluss unter Beachtung der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften zu befördern. Diese Fracht hat unabhängig davon, ob sie auf dem Land-, See- oder Luftweg befördert wird, Zugang zur Abfertigung durch die Zollbehörden und zu Zolleinrichtungen am Flughafen. Die Luftfahrtunternehmen können wählen, ob sie die Beförderung im Land- oder Seeverkehr selbst durchführen oder im Rahmen von Vereinbarungen mit anderen Bodenbeförderungsanbietern durchführen lassen, einschließlich der Beförderung auf dem Land- oder Seeweg durch andere Luftfahrtunternehmen und durch indirekte Anbieter von Luftfrachtverkehr. Derartige intermodalen Frachtdienste können zu einem einzigen durchgehenden Preis, der für die Beförderung in der Luft und auf dem Boden gemeinsam gilt, angeboten werden, sofern die Versender über die Umstände einer solchen Beförderung nicht irregeführt werden.

Leasing

16. Die Luftfahrtunternehmen jeder Partei dürfen Flugdienste im Rahmen dieses Abkommens erbringen

- a) mit Luftfahrzeugen, die ohne Besatzung von einem Leasinggeber geleast werden;
- b) mit Luftfahrzeugen, die mit Besatzung von anderen Luftfahrtunternehmen derselben Partei wie der des Leasingnehmers geleast werden oder
- c) mit Luftfahrzeugen, die mit Besatzung von einem Luftfahrtunternehmen eines anderen Landes als dem des Leasingnehmers geleast werden, sofern das Leasing aufgrund eines außergewöhnlichen Bedarfs, eines saisonalen Kapazitätsbedarfs oder betrieblicher Schwierigkeiten des Leasingnehmers gerechtfertigt

ist und der Leasingzeitraum die zur Deckung dieses Bedarfs oder zur Überwindung dieser Schwierigkeiten unbedingt erforderliche Dauer nicht überschreitet.

17. Die Parteien können vorschreiben, dass die Leasing-Vereinbarungen von ihren zuständigen Behörden zu genehmigen sind, damit die Einhaltung der in diesem Absatz genannten Bedingungen und der geltenden Flug- und Luftsicherheitsanforderungen überprüft wird. Verlangt eine Partei jedoch eine derartige Genehmigung, so bemüht sie sich um eine zügige Durchführung der Genehmigungsverfahren und sorgt für einen möglichst geringen Verwaltungsaufwand für die betroffenen Luftfahrtunternehmen. Um Zweifel auszuschließen: Die Bestimmungen dieses Absatzes lassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften einer Partei in Bezug auf das Leasing von Luftfahrzeugen durch Luftfahrtunternehmen dieser Partei unberührt.

ARTIKEL 11

Zölle und andere Steuern

1. Bei Ankunft im Hoheitsgebiet einer anderen Partei bleiben Luftfahrzeuge, die von den Luftfahrtunternehmen einer Partei im internationalen Luftverkehr eingesetzt werden, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Kraftstoffe, Schmierstoffe, technische Verbrauchsgüter, ihr Bodengerät, Ersatzteile (einschließlich Motoren), Bordvorräte (einschließlich Gegenstände wie Nahrungsmittel, Getränke, alkoholische Getränke, Tabak und sonstige Güter, die in begrenzten Mengen zum Verkauf an Fluggäste oder zum Verbrauch durch diese während des Fluges bestimmt sind) und andere ausschließlich zur Verwendung im Zusammenhang mit dem Betrieb oder der Versorgung ihrer im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmte Gegenstände – sofern diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben – auf der Grundlage der Gegenseitigkeit in dem nach den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Parteien höchstzulässigen Umfang frei von allen Einfuhrbeschränkungen, Vermögenssteuern und -abgaben, Zöllen, Verbrauchsteuern, Inspektionsgebühren, Umsatz- oder Mehrwertsteuern oder ähnlichen indirekten Steuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben, die

a) von den zuständigen Behörden dieser anderen Partei erhoben werden und

b) nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen.

Um Zweifel auszuschließen: Luftfahrzeuge und andere in diesem Absatz genannte Waren gelten als bewegliche Sachen, und dieser Artikel berührt nicht die Gültigkeit und Anwendung des Artikels 24 des Abkommens von Chicago.

2. In dem nach den nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Parteien höchstzulässigen Umfang und auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von den Steuern, Zöllen, Gebühren und Abgaben nach Absatz 1 — mit Ausnahme der auf den Kosten für geleistete Dienste beruhenden Gebühren — befreit sind ferner

- a) Bordvorräte, die in das Hoheitsgebiet einer anderen Partei eingeführt oder dort geliefert werden und innerhalb angemessener Grenzen zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens einer Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Vorräte auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verbraucht werden sollen,
- b) Bodengerät und Ersatzteile (einschließlich Triebwerken), die zur Versorgung, Instandhaltung oder Reparatur von im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens einer Partei in das Hoheitsgebiet einer anderen Partei eingeführt werden, selbst wenn diese Geräte und Ersatzteile auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verwendet werden sollen,
- c) Kraftstoff, Schmierstoffe und technische Verbrauchsgüter, die zur Verwendung in einem im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeug eines Luftfahrtunternehmens einer anderen Partei in das Hoheitsgebiet einer Partei eingeführt oder dort geliefert werden, selbst wenn sie auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verbraucht werden sollen, und
- d) Druckerzeugnisse entsprechend den Zollvorschriften einer anderen Partei, die in das Hoheitsgebiet dieser anderen Partei eingeführt oder dort geliefert werden und zur Verwendung in abgehenden, im internationalen Luftverkehr eingesetzten Luftfahrzeugen eines Luftfahrtunternehmens einer Partei an Bord genommen werden, selbst wenn diese Druckerzeugnisse auf dem Teil des Fluges über dem besagten Hoheitsgebiet verwendet werden sollen.

3. Hinsichtlich der in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen gewähren die Parteien den Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei eine Behandlung, die nicht weniger günstig ist als die Behandlung, die sie ihren eigenen Luftfahrtunternehmen oder den Luftfahrtunternehmen eines Drittlands gewähren, je nachdem, welche Behandlung günstiger ist.

4. Dieses Abkommen hindert eine Partei nicht daran, in diskriminierungsfreier Weise Steuern, Zölle, Gebühren oder sonstige Abgaben auf Kraftstoffe zu erheben, die in ihrem Hoheitsgebiet für den Verbrauch durch Luftfahrzeuge eines Luftfahrtunternehmens einer anderen Partei, die zwischen zwei Orten in ihrem Hoheitsgebiet eingesetzt werden, geliefert werden.

5. Die übliche Bordausrustung sowie die in den Absätzen 1 und 2 genannten Materialien, Vorräte und Ersatzteile, die üblicherweise an Bord des Luftfahrzeugs eines Luftfahrtunternehmens einer Partei mitgeführt werden, dürfen auf dem Hoheitsgebiet einer anderen Partei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser anderen Partei ausgeladen werden und können bis zu ihrer Wiederausfuhr oder bis anderweitig über sie verfügt wird im Einklang mit den Zollbestimmungen der Aufsicht dieser Behörden unterstellt werden.

6. Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen werden auch gewährt, wenn die Luftfahrtunternehmen einer Partei mit einem anderen Luftfahrtunternehmen, dem von einer anderen Partei ebenfalls derartige Befreiungen gewährt werden, einen Vertrag über die Ausleihe oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 genannten Gegenstände im Gebiet jener anderen Partei geschlossen haben.

7. Dieses Abkommen hindert die Parteien nicht daran, Steuern, Abgaben, Zölle oder Gebühren auf Güter zu erheben, die zu anderen Zwecken als dem Verbrauch an Bord an Fluggäste auf dem Abschnitt eines Flugdienstes zwischen zwei Punkten innerhalb ihres Gebiets verkauft werden, an denen Ein- oder Aussteigen zulässig ist.

8. Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Hoheitsgebiet einer Partei sind von Steuern, Zöllen, Gebühren und ähnlichen Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten für geleistete Dienste beruhen.

9. Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Ausrüstungsgegenstände und Vorräte können auf Verlangen der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden unterstellt werden.

10. Die in den jeweils bestehenden Abkommen zwischen ASEAN-Mitgliedstaaten und EU-Mitgliedstaaten enthaltenen Bestimmungen zur Vermeidung der Doppelbesteuerung von Einkommen und Kapital bleiben von diesem Abkommen unberührt.

ARTIKEL 12

Nutzergebühren

1. Jede Partei gewährleistet, dass die Nutzergebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei für die Nutzung von Flugsicherungs- und Flugverkehrskontroldiensten erheben, kostenbezogen und nicht diskriminierend sind und dass die Bedingungen für die Festlegung derartiger Nutzergebühren für die Luftfahrtunternehmen nicht ungünstiger sind als die günstigsten Bedingungen, die anderen Luftfahrtunternehmen unter vergleichbaren Umständen zum Zeitpunkt der Entgelterhebung gewährt werden.

2. Jede Partei gewährleistet, dass die Nutzgebühren, die ihre für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen von den Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei für die Nutzung von Flughafeninfrastrukturen und -diensten, von Luftsicherheitseinrichtungen und -diensten und damit verbundenen Einrichtungen und Diensten erheben – ausgenommen die Gebühren, die für die in Artikel 10 Absatz 5 genannten Dienste erhoben werden – nicht ungerechtfertigt diskriminierend sind und gleichmäßig auf die Nutzerkategorien verteilt werden. Diese Gebühren dürfen die Vollkosten, die den für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen durch die Bereitstellung angemessener Flughafen- und Luftsicherheitseinrichtungen und -dienste auf dem Flughafen oder an Flughäfen mit dem gleichen Gebührensystem entstehen, nicht überschreiten. Diese Gebühren können jedoch eine angemessene Kapitalrendite nach Abschreibung enthalten. Einrichtungen und Dienste, für die diese Nutzgebühren erhoben werden, werden effizient und wirtschaftlich bereitgestellt. In jedem Fall dürfen die Bedingungen für die Festlegung dieser Gebühren für die Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei nicht ungünstiger sein als die günstigsten Bedingungen, die einem anderen Luftfahrtunternehmen unter vergleichbaren Umständen zum Zeitpunkt der Festlegung der Gebühren gewährt werden.

3. Jede Partei schreibt vor, dass zwischen ihren für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen nutzen, Konsultationen stattfinden und die Informationen ausgetauscht werden, die zu einer genauen Überprüfung der Angemessenheit der Nutzgebühren im Einklang mit den Grundsätzen in den Absätzen 1 und 2 erforderlich sind. Jede Partei gewährleistet, dass die für die Gebührenerhebung zuständigen Behörden oder Stellen die Luftfahrtunternehmen rechtzeitig über Vorschläge zur Änderung der Nutzgebühren unterrichten, um ihnen die Möglichkeit zur vorherigen Stellungnahme zu geben.

ARTIKEL 13

Tarife

1. Die Parteien gestatten den Luftfahrtunternehmen der Parteien die freie Festlegung der Tarife.

2. Jede Partei kann verlangen, dass die Luftfahrtunternehmen einer der Parteien in nichtdiskriminierender Weise ihren zuständigen Behörden in vereinfachter Form und allein zu Informationszwecken die für Flugdienste aus ihrem Hoheitsgebiet angebotenen Tarife melden. Eine derartige Meldung der Luftfahrtunternehmen darf frühestens zum Zeitpunkt des ersten Angebots eines Tarifs verlangt werden.

ARTIKEL 14

Statistiken

1. Jede Partei übermittelt den anderen Parteien vorbehaltlich der jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Parteien und in nichtdiskriminierender Weise verfügbare Statistiken über den Luftverkehr im Rahmen dieses Abkommens, soweit diese nach vernünftigem Ermessen verlangt werden können.
2. Die Parteien vereinbaren, zusammenzuarbeiten, um den Austausch statistischer Informationen untereinander zum Zwecke der Überwachung der Entwicklung des Luftverkehrs im Rahmen dieses Abkommens zu erleichtern.

ARTIKEL 15

Flugsicherheit

1. Die Parteien bekräftigen die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Flugsicherheit. In diesem Zusammenhang vereinbaren die Parteien, gegebenenfalls weiter zusammenzuarbeiten, insbesondere um den Austausch von Sicherheitsinformationen, die mögliche Beteiligung an den Aufsichtstätigkeiten der jeweils anderen Partei oder die Durchführung gemeinsamer Aufsichtstätigkeiten sowie die Entwicklung gemeinsamer Projekte und Initiativen, auch mit Ländern, die nicht Partei dieses Abkommens sind, zu erleichtern.
2. Lufttüchtigkeitszeugnisse, Zulassungen/Zeugnisse über Befähigungen und Lizenzen, die von einer Partei erteilt oder für gültig erklärt wurden und noch in Kraft sind, werden von einer anderen Partei und ihren zuständigen Behörden für die Zwecke der Durchführung von Flugdiensten im Rahmen dieses Abkommens anerkannt, sofern diese Zulassungen/Zeugnisse oder Lizenzen zumindest entsprechend den einschlägigen, im Rahmen des Abkommens von Chicago festgelegten internationalen Richtlinien und im Einklang mit diesen erteilt oder für gültig erklärt wurden.
3. Jede Partei kann jederzeit um Konsultationen zu den von einer anderen Partei gewährten und vorgegebenen Sicherheitsstandards für Luftfahrtseinrichtungen, Flugbesatzung, Luftfahrzeuge und deren Betrieb ersuchen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang des Ersuchens stattfinden.
4. Stellt die ersuchende Partei nach solchen Konsultationen nach Absatz 3 fest, dass diese andere Partei in den Bereichen nach Absatz 3 nicht tatsächlich Sicherheitsstandards und -anforderungen wahrt und vorgibt, die wenigstens den geltenden Mindeststandards nach dem Abkommen von Chicago entsprechen, so werden der anderen Partei diese Feststellungen und die Maßnahmen, die für die Erfüllung dieser Mindeststandards für notwendig erachtet werden, gemeldet.

Versäumt die andere Partei, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang dieser Meldung oder ggf. einer anderen vereinbarten Frist geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, stellt dies für die ersuchende Partei nach Absatz 3 einen hinreichenden Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigungen oder technischen Zulassungen von Luftfahrtunternehmen, die der Sicherheitsaufsicht dieser anderen Partei unterliegen, zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken oder den Betrieb der Luftfahrtunternehmen, die der Sicherheitsaufsicht dieser anderen Partei unterliegen, anderweitig zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken.

5. Jedes von einer Partei oder in deren Namen betriebene Luftfahrzeug kann im Hoheitsgebiet einer anderen Partei einer Vorfeldinspektion durch deren zuständige Behörden unterzogen werden, um die Gültigkeit der einschlägigen Unterlagen zum Luftfahrzeug und seiner Besatzung sowie den offensichtlichen Zustand des Luftfahrzeugs und seiner Ausrüstung zu überprüfen, sofern diese Kontrolle keine unverhältnismäßige Verzögerung des Luftfahrzeugbetriebs verursacht.

6. Stellt eine Partei nach einer Vorfeldinspektion fest, dass ein Luftfahrzeug oder der Betrieb eines Luftfahrzeugs nicht den gemäß dem Abkommen von Chicago geltenden Mindeststandards entspricht oder die gemäß dem Abkommen von Chicago geltenden Sicherheitsstandards und -anforderungen in unzureichender Weise eingehalten und angewandt werden, oder wird ihr der Zugang für eine Vorfeldinspektion verweigert, so meldet diese Partei den zuständigen Behörden der anderen Partei, die für die Sicherheitsaufsicht über das das betreffende Luftfahrzeug betreibende Luftfahrtunternehmen zuständig sind, diese Feststellungen mit den Maßnahmen, die für die Erfüllung dieser Mindeststandards für notwendig erachtet werden. Wird versäumt, innerhalb von fünfzehn (15) Tagen nach Eingang dieser Meldung oder ggf. einer anderen vereinbarten Frist geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen, stellt dies für die erste Partei einen hinreichenden Grund dafür dar, die Betriebsgenehmigungen oder technischen Zulassungen des das betreffende Luftfahrzeug betreibenden Luftfahrtunternehmens zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken oder den Betrieb des das betreffende Luftfahrzeug betreibenden Luftfahrtunternehmens anderweitig zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken.

7. Jede Partei ist berechtigt, unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen und namentlich die Betriebsgenehmigungen oder technischen Zulassungen des Luftfahrtunternehmens einer anderen Partei zu widerrufen, auszusetzen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens einer anderen Partei anderweitig auszusetzen oder einzuschränken, wenn sie zu dem Schluss gelangt, dass diese Maßnahme angesichts einer unmittelbaren Gefährdung der Flugsicherheit notwendig ist. Die Partei, die solche Maßnahmen ergreift, unterrichtet diese andere Partei unverzüglich darüber und begründet ihr Handeln.

8. Von einer Partei nach den Absätzen 4, 6 oder 7 getroffene Maßnahmen werden eingestellt, wenn die Grundlage für ihr Ergreifen nicht mehr gegeben ist.

ARTIKEL 16

Luftsicherheit

1. Die Parteien bekräftigen ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu gewährleisten, und insbesondere ihre Verpflichtungen im Rahmen des Abkommens von Chicago, des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, das am 14. September 1963 in Tokio unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen, das am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichnet wurde, des Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt, das am 23. September 1971 in Montreal unterzeichnet wurde, des Protokolls zur Bekämpfung widerrechtlicher gewalttätiger Handlungen auf Flughäfen, die der internationalen Zivilluftfahrt dienen, das am 24. Februar 1988 in Montreal unterzeichnet wurde, und des Übereinkommens über die Markierung von Plastiksprengstoffen zum Zweck des Aufspürens, das am 1. März 1991 in Montreal unterzeichnet wurde, soweit die Parteien diesen Übereinkünften beigetreten sind, sowie ihre Verpflichtungen aufgrund aller sonstigen Übereinkünfte und Protokolle im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt, denen die Parteien beigetreten sind.
2. Die Parteien gewähren einander auf Verlangen jede erforderliche Unterstützung, um Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt, einschließlich der widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge, und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzungen, von Flughäfen und Flugsicherungseinrichtungen sowie alle sonstigen Bedrohungen der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.
3. Die Parteien handeln in ihren wechselseitigen Beziehungen im Einklang mit den von der ICAO festgelegten Luftsicherheitsstandards. Sie verlangen, dass die Betreiber von in ihren Ländern eingetragenen Luftfahrzeugen, Betreiber von Luftfahrzeugen, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Hoheitsgebiet haben, und die Betreiber von Flughäfen in ihrem Hoheitsgebiet diese Luftsicherheitsstandards erfüllen.
4. Jede Partei stellt sicher, dass in ihrem Hoheitsgebiet effektive Maßnahmen zum Schutz der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen getroffen werden, unter anderem in Form der Durchsuchung von Fluggästen und ihres Handgepäcks, der Durchsuchung von aufgegebenem Gepäck, der Durchsuchung und Sicherheitskontrolle von anderen Personen als Fluggästen, darunter der Besatzung, sowie der von diesen mitgeführten Gegenstände, der Durchsuchung und Sicherheitskontrolle der Fracht, der Post und der Bordvorräte und Flughafenlieferungen sowie der Kontrolle des Zugangs zur Luftseite und zu den Sicherheitsbereichen. Diese Maßnahmen sind im Falle stärkerer Bedrohungen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gegebenenfalls anzupassen. Die Parteien sind sich darin einig, dass die von einer anderen Partei geforderten Sicherheitsvorschriften für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet, den Betrieb in ihrem Hoheitsgebiet oder den Ausflug aus ihrem Hoheitsgebiet eingehalten werden müssen.
5. Unter umfassender Berücksichtigung und Wahrung ihrer beiderseitigen Souveränität können die Parteien zur Abwendung einer konkreten Bedrohung der

Luftsicherheit Sicherheitsmaßnahmen für den Einflug in ihr Hoheitsgebiet sowie Sofortmaßnahmen ergreifen, die der/den betreffenden Partei(en) unverzüglich mitgeteilt werden sollten. Jede Partei prüft wohlwollend jedes Ersuchen einer anderen Partei, angemessene besondere Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, wobei diese andere Partei die bereits von der ersten Partei ergriffenen Sicherheitsmaßnahmen und den von dieser dargelegten Standpunkt berücksichtigt. Außer bei Notfällen, in denen dies nach vernünftigem Ermessen nicht möglich ist, unterrichtet jede Partei die betreffende(n) Partei(en) im Voraus über besondere Luftsicherheitsmaßnahmen, deren Einführung sie beabsichtigt und die wesentliche finanzielle oder betriebliche Auswirkungen auf die im Rahmen dieses Abkommens vorgesehenen Flugdienste haben könnten. Eine Partei kann nach Artikel 23 eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um solche Sicherheitsmaßnahmen zu erörtern.

6. Die Parteien erkennen jedoch an, dass dieser Artikel in keiner Weise die Möglichkeit einer anderen Partei einschränkt, einem Flug oder Flügen den Einflug in ihr Hoheitsgebiet zu verweigern, wenn sie diesen als Bedrohung für ihre Sicherheit ansieht.

7. Unbeschadet der Notwendigkeit von Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Luftsicherheit bekräftigen die Parteien, dass sie bei der Erwägung von Sicherheitsmaßnahmen auch mögliche nachteilige Auswirkungen auf den internationalen Luftverkehr bewerten werden und, soweit gesetzliche Vorgaben dem nicht entgegenstehen, derartige Faktoren berücksichtigen werden, wenn sie die in Sicherheitsbelangen notwendigen und angemessenen Maßnahmen festlegen.

8. Bei (drohender) widerrechtlicher Inbesitznahme von Luftfahrzeugen oder sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit von Luftfahrzeugen, Fluggästen, Besatzungen, Flughäfen oder Flugsicherungseinrichtungen unterstützen die Parteien einander durch Erleichterung der Kommunikation und sonstige geeignete Maßnahmen, die der schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Zwischenfalls oder einer derartigen Bedrohung dienen.

9. Jede Partei ergreift alle nach ihrem Erachten praktikablen Maßnahmen, um zu gewährleisten, dass ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder gegen das eine sonstige widerrechtliche Handlung verübt wurde, und das sich in ihrem Gebiet am Boden befindet, am Boden festgehalten wird, sofern ein Weiterflug nicht wegen der alles andere überragenden Pflicht zum Schutz von Menschenleben erforderlich ist. Wann immer dies praktikabel ist, sind solche Maßnahmen auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen der betreffende(n) Partei(en) zu treffen.

10. Hat eine Partei berechtigten Grund zu der Annahme, dass eine andere Partei die Bestimmungen dieses Artikels nicht einhält, kann sie um sofortige Konsultationen mit dieser anderen Partei ersuchen. Diese Konsultationen müssen innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang dieses Ersuchens beginnen. Wird innerhalb von fünfzehn (15) Tagen oder eines anderen vereinbarten Zeitraums nach Aufnahme der Konsultationen keine zufriedenstellende Einigung erzielt, so stellt dies für die Partei, die um die Konsultationen ersucht hat, einen Grund dar, die Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassungen von Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei zu

verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels sicherzustellen. Wenn eine Notlage dies erfordert oder ein weiterer Verstoß gegen die Bestimmungen dieses Artikels verhindert werden soll, kann die erste Partei unverzüglich vorläufige Maßnahmen treffen, um die Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassungen von Luftfahrtunternehmen dieser anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken, um die Einhaltung der Bestimmungen dieses Artikels sicherzustellen.

11. Alle von der ersten in jenem Absatz genannten Partei nach Absatz 10 getroffenen Maßnahmen werden eingestellt, sobald die andere Partei die Bestimmungen dieses Artikels einhält.

ARTIKEL 17

Flugverkehrsmanagement (ATM)

1. Die Parteien vereinbaren, in die Flugsicherungsdienste betreffenden Fragen, einschließlich ihrer Sicherheitsaufsicht, zusammenzuarbeiten. Sie kommen überein, sich mit allen strategischen Fragen im Zusammenhang mit der Leistung des Flugverkehrsmanagements zu befassen mit dem Ziel, die allgemeine Flugeffizienz zu optimieren, die Kosten zu senken, die Umweltauswirkungen zu minimieren und die Sicherheit und Kapazität der Flugverkehrsflüsse zwischen den bestehenden Flugverkehrsmanagementsystemen der Parteien zu verbessern.

2. Die Parteien kommen überein, ihre zuständigen Behörden und Anbieter von Flugsicherungsdiensten zu ermutigen, bei der Gewährleistung der Interoperabilität zwischen den Flugverkehrsmanagementsystemen der Parteien zusammenzuarbeiten und die weitere Integration der Systeme der Parteien zu prüfen, die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern und, soweit zweckmäßig, Informationen auszutauschen.

3. Die Parteien kommen überein, die Zusammenarbeit zwischen ihren Anbietern von Flugsicherungsdiensten zu fördern, um Flugdaten auszutauschen und den Verkehrsfluss zur Optimierung der Flugeffizienz zu koordinieren, um die Berechenbarkeit, Pünktlichkeit und Kontinuität der Flugdienste zu erreichen.

4. Die Parteien kommen überein, bei ihren Programmen zur Modernisierung des Flugverkehrsmanagements, einschließlich Maßnahmen für ihre Entwicklung und Einführung, zusammenzuarbeiten und die gegenseitige Beteiligung an Validierungs- und Demonstrationstätigkeiten zu fördern.

ARTIKEL 18

Umwelt

1. Die Parteien bekräftigen die Notwendigkeit, die Umwelt durch die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung des Luftverkehrs zu schützen. Die Parteien beabsichtigen, bei der Ermittlung der mit den Auswirkungen des internationalen Luftverkehrs auf die Umwelt zusammenhängenden Herausforderungen zusammenzuarbeiten.
2. Die Parteien erkennen an, wie wichtig es ist, miteinander und mit der Weltgemeinschaft zusammenzuarbeiten, um die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zu untersuchen und zu minimieren.
3. Die Parteien bekräftigen die Bedeutung der Bekämpfung des Klimawandels und kommen zu diesem Zweck überein, bei der Bekämpfung der mit dem Luftverkehr verbundenen Treibhausgasemissionen sowohl auf nationaler als auch auf internationaler Ebene zusammenzuarbeiten.
4. Die Parteien verpflichten sich, regelmäßig Informationen auszutauschen und einen regelmäßigen direkten Sachverständigendialog zu fördern, mit dem Ziel, die Zusammenarbeit bei der Begrenzung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt zu stärken, unter anderem in Bereichen wie Forschung und Entwicklung, nachhaltige Flugkraftstoffe, lärmbezogene Themen und andere Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen unter Berücksichtigung ihrer multilateralen Rechte und Pflichten im Umweltbereich.
5. Die Parteien erkennen die Notwendigkeit an, geeignete Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Bewältigung der Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu ergreifen, sofern diese Maßnahmen mit ihren Rechten und Pflichten aus dem Völkerrecht uneingeschränkt vereinbar sind.

ARTIKEL 19

Haftung von Luftfahrtunternehmen

Die Parteien, die das Übereinkommen von Montreal ratifiziert haben, bekräftigen ihre Verpflichtungen aus dem Übereinkommen von Montreal. Die übrigen Parteien verpflichten sich, das Übereinkommen von Montreal so bald wie möglich zu ratifizieren und den Gemeinsamen Ausschuss entsprechend zu unterrichten.

ARTIKEL 20

Verbraucherschutz

Die Parteien vereinbaren, zusammenzuarbeiten, um die Interessen der Verbraucher im Luftverkehr zu schützen. Ziel dieser Zusammenarbeit ist es, unter Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten und der unterschiedlichen Merkmale der Parteien ein hohes Verbraucherschutzniveau zu erreichen. Zu diesem Zweck konsultieren die Parteien einander im Gemeinsamen Ausschuss zu Fragen von Interesse für die Verbraucher, einschließlich ihrer geplanten Maßnahmen, um so weit wie möglich eine größere Kompatibilität zwischen den jeweiligen Regelungen der Parteien zu erreichen.

ARTIKEL 21

Computerreservierungssysteme

1. Verkäufern von Computerreservierungssystemen (im Folgenden „CRS“), die im Hoheitsgebiet einer Partei tätig sind, wird es gestattet, ihre CRS in Reiseagenturen oder -unternehmen, deren Hauptgeschäftstätigkeit der Vertrieb reisebezogener Produkte im Hoheitsgebiet einer anderen Partei ist, einzuführen, zu unterhalten und frei zur Verfügung zu stellen, sofern das CRS den einschlägigen Rechtsvorschriften dieser anderen Partei entspricht.
2. Die Parteien heben alle bestehenden Anforderungen auf, die den freien Zugang der CRS einer Partei zum Markt einer anderen Partei beschränken oder den Wettbewerb zwischen CRS-Verkäufern auf andere Weise beeinträchtigen könnten. Die Parteien legen künftig keine derartigen Anforderungen mehr fest.
3. Keine Partei darf in ihrem Hoheitsgebiet CRS-Verkäufern einer anderen Partei andere Anforderungen an CRS-Anzeigeschirme auferlegen oder diese zulassen, als sie für ihre eigenen CRS-Verkäufer oder ein anderes auf ihrem Markt vertretenes CRS gelten. Keine Partei darf den Abschluss von Vereinbarungen zwischen CRS-Verkäufern, ihren Anbietern und ihren Kunden verhindern, die die Anzeige umfassender, unvoreingenommener Reiseinformationen für die Verbraucher oder die Erfüllung rechtlicher Anforderungen in Bezug auf neutrale Anzeigeschirme erleichtern.
4. Die Eigentümer und Betreiber von CRS einer Partei, die den einschlägigen regulatorischen Anforderungen einer anderen Partei unterliegen, haben das gleiche Recht auf Eigentum an oder Betrieb von CRS im Hoheitsgebiet dieser anderen Partei wie die Eigentümer und Betreiber aller anderen auf dem Markt dieser anderen Partei vertretenen CRS.
5. Fallen CRS unter ein Freihandelsabkommen (gemäß Artikel V.1 Absatz 1 des Allgemeinen Übereinkommens über den Handel mit Dienstleistungen), das zwischen der Union und einem ASEAN-Mitgliedstaat unterzeichnet oder ausgehandelt wird, so gelten die Absätze 1 bis 4 dieses Artikels nicht für jenen ASEAN-Mitgliedstaat.

ARTIKEL 22

Soziale Aspekte

1. Die Parteien erkennen an, wie wichtig es ist, die Auswirkungen dieses Abkommens auf Arbeitskräfte, Beschäftigung und Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Die Parteien kommen überein, in Arbeitsmarktfragen, die sich aus diesem Abkommen ergeben, unter anderem im Hinblick auf die Auswirkungen auf die Beschäftigung, die grundlegenden Arbeitsrechte, die Arbeitsbedingungen, den Sozialschutz und den sozialen Dialog, zusammenzuarbeiten.
2. Die Parteien erkennen das Recht jeder Partei an, ihr eigenes Arbeitsschutzniveau in der von ihr für angemessen erachteten Weise festzulegen und ihre einschlägigen Gesetze und Politiken entsprechend den Grundsätzen international anerkannter Normen in den internationalen Übereinkünften, deren Partei sie ist, anzunehmen oder zu ändern. Die Parteien stellen sicher, dass die in ihren jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften verankerten Rechte und Grundsätze nicht untergraben, sondern wirksam durchgesetzt werden.
3. Jede Partei verbessert weiter ihre Rechtsvorschriften und Strategien und bemüht sich um die Schaffung und Förderung eines hohen Maßes an Arbeitsschutz im Luftfahrtsektor. Die Parteien erkennen an, dass Verletzungen grundlegender Prinzipien und Arbeitnehmerrechte nicht als Begründung oder auf andere Weise zur Legitimierung von komparativen Vorteilen angeführt und arbeitsrechtliche Standards nicht zu protektionistischen Zwecken verwendet werden dürfen.
4. Die Parteien bekraftigen ihre Zusage, im Einklang mit ihren Verpflichtungen aus ihrer Mitgliedschaft in der Internationalen Arbeitsorganisation (im Folgenden „IAO“) und der Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und ihre Folgemaßnahmen, die am 18. Juni 1998 in Genf angenommen wurden, diese Erklärung zu achten, zu fördern und umzusetzen.
5. Die Parteien fördern die Ziele der IAO-Agenda für menschenwürdige Arbeit und der Erklärung der IAO über soziale Gerechtigkeit für eine faire Globalisierung, die in Genf am 10. Juni 2008 angenommen wurde.
6. Die Parteien bemühen sich nach besten Kräften, die grundlegenden IAO-Übereinkommen zu ratifizieren, sofern sie dies noch nicht getan haben. Die Parteien werden auch die Ratifizierung und wirksame Umsetzung anderer IAO-Übereinkommen und internationaler Normen im Arbeits- und Sozialbereich, die für den Zivilluftfahrtsektor von Bedeutung sind, unter Berücksichtigung der nationalen Gegebenheiten in Betracht ziehen.
7. Jede Partei kann die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen, um von ihr als wichtig erachtete arbeitsrechtliche Fragen zu erörtern und relevante Informationen auszutauschen.

ARTIKEL 23

Gemeinsamer Ausschuss

1. Ein Gemeinsamer Ausschuss aus Vertretern der Parteien wird eingesetzt, der die Anwendung dieses Abkommens überwacht und für seine ordnungsgemäße Umsetzung sorgt.

2. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung und nimmt sie an.

3. Der Gemeinsame Ausschuss tritt bei Bedarf, mindestens jedoch einmal jährlich, zusammen. Jede Partei kann jederzeit die Einberufung einer Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses beantragen. Eine solche Sitzung muss so bald wie möglich stattfinden, spätestens jedoch zwei (2) Monate nach Eingang eines solchen Antrags, soweit von den Parteien nicht anders beschlossen.

4. Für die Zwecke der ordnungsgemäßen Umsetzung dieses Abkommens wird der Gemeinsame Ausschuss:

- a) Informationen, auch über Änderungen der Rechts- und Verwaltungsvorschriften und Strategien der jeweiligen Parteien, die sich auf die Flugdienste auswirken können, sowie statistische Informationen austauschen, um die Entwicklung von Flugdiensten im Rahmen dieses Abkommens zu beobachten;
- b) Empfehlungen abgeben und Beschlüsse fassen, sofern dies in diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehen ist;
- c) die Zusammenarbeit fördern, auch in Regulierungsfragen;
- d) Konsultationen zu allen Fragen im Zusammenhang mit der Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens durchführen;
- e) gegebenenfalls Konsultationen durchführen zu Fragen des Luftverkehrs, die in internationalen Organisationen, in den Beziehungen zu Drittländern und im Rahmen multilateraler Vereinbarungen oder Übereinkünfte behandelt werden, einschließlich der Prüfung der Frage, ob ein gemeinsamer Ansatz gewählt werden soll;

- f) mögliche Bereiche für eine Weiterentwicklung dieses Abkommens erwägen, einschließlich Empfehlungen für Änderungen dieses Abkommens und
- g) im Falle des Beitritts neuer EU-Mitgliedstaaten zu diesem Abkommen über jede neue verbindliche Sprachfassung dieses Abkommens entscheiden.

5. Die Empfehlungen und Beschlüsse werden einvernehmlich zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und allen gemeinsam handelnden ASEAN-Mitgliedstaaten andererseits angenommen. Die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses sind für die Parteien bindend.

ARTIKEL 24

Durchführung

- 1. Dieses Abkommen ist nicht so auszulegen, als begründe es Rechte oder Pflichten, die von Staatsangehörigen einer Partei vor den Gerichten irgendeiner Partei unmittelbar geltend gemacht werden können.
- 2. Die Parteien treffen alle geeigneten Maßnahmen allgemeiner oder besonderer Art zur Erfüllung der Verpflichtungen, die sich aus diesem Abkommen ergeben.
- 3. Bei der Ausübung ihrer Rechte im Rahmen dieses Abkommens treffen die Parteien Maßnahmen, die geeignet und ihren jeweiligen Zielen angemessen sind.
- 4. Die Parteien unterlassen alle Maßnahmen, welche die Verwirklichung der Ziele dieses Abkommens gefährden würden.
- 5. Jede Partei ist für eine ordnungsgemäße Umsetzung dieses Abkommens in ihrem Hoheitsgebiet verantwortlich.
- 6. Vorbehaltlich der geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften der jeweiligen Parteien stellt jede Partei einer anderen Partei bei Untersuchungen möglicher Verstöße, die diese andere Partei im Einklang mit diesem Abkommen durchführt, alle erforderlichen Informationen und Unterstützungsleistungen zur Verfügung.
- 7. Dieses Abkommen schließt Konsultationen oder Gespräche zwischen den zuständigen Behörden der Parteien außerhalb des Gemeinsamen Ausschusses, auch in den Bereichen Luftverkehrsentwicklung, Luftsicherheit, Flugsicherheit,

Umweltschutz, Sozialpolitik, Flugverkehrsmanagement, Luftverkehrsinfrastruktur, Wettbewerb und Verbraucherschutz, nicht aus. Die Parteien unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss über die Ergebnisse der Konsultationen und Gespräche, wenn diese Auswirkungen auf die Auslegung oder Anwendung des Abkommens haben könnten.

8. Wird in diesem Abkommen auf die Zusammenarbeit zwischen den Parteien Bezug genommen, so sind sie bestrebt, im gegenseitigen Einvernehmen eine gemeinsame Grundlage für gemeinsame Maßnahmen zur Weiterentwicklung dieses Abkommens und/oder zur Verbesserung seiner Funktionsweise in den betreffenden Bereichen zu finden.

ARTIKEL 25

Streitbeilegung und Schiedsverfahren

1. Unbeschadet der Artikel 5 und 8 können alle Streitigkeiten über die Anwendung oder Auslegung dieses Abkommens von einer oder mehreren Parteien an den in diesem Artikel vorgesehenen Streitbeilegungsmechanismus verwiesen werden.

2. Unbeschadet früherer Konsultationen zwischen den Parteien im Rahmen dieses Abkommens notifiziert eine Partei, wenn sie den in diesem Artikel vorgesehenen Streitbeilegungsmechanismus in Anspruch nehmen möchte, der oder den betroffenen Partei(en) schriftlich ihre Absicht und beantragt eine Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses zum Zwecke der Konsultation.

3. a) Falls

ii) der Gemeinsame Ausschuss die Angelegenheit nicht innerhalb von zwei (2) Monaten nach Eingang des in Absatz 2 genannten Ersuchens oder bis zu dem von den Parteien vereinbarten Zeitpunkt erörtert hat, oder

ii) die Streitigkeit nicht innerhalb von sechs (6) Monaten nach dem genannten Ersuchen beigelegt wird,

kann die Streitigkeit im Einvernehmen der betroffenen Parteien einer Schiedsperson oder Schiedsstelle zur Entscheidung vorgelegt werden.

b) Können sich die betroffenen Parteien nicht darauf einigen, die Streitigkeit einer Schiedsperson oder Schiedsstelle zur Entscheidung vorzulegen, wird die Streitigkeit gemäß diesem Artikel auf Antrag einer der Parteien einem Schiedsverfahren unterworfen.

4. Unbeschadet der Absätze 2 und 3 dieses Artikels kann die Streitigkeit, wenn eine Partei Maßnahmen ergriffen hat, um die Betriebsgenehmigung oder technischen Zulassungen eines Luftfahrtunternehmens einer anderen Partei zu verweigern, zu widerrufen, auszusetzen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken oder den Betrieb eines Luftfahrtunternehmens dieser anderen Partei anderweitig zu verweigern, zu widerrufen, mit Auflagen zu versehen oder einzuschränken, unverzüglich einer Schiedsperson oder Schiedsstelle zur Entscheidung vorgelegt oder einem Schiedsverfahren unterworfen werden. Die jeweiligen Fristen nach den Absätzen 10, 11 und 12 dieses Artikels werden halbiert.

5. Der Antrag auf Einleitung eines Schiedsverfahrens ist von einer oder mehreren Partei(en) (im Folgenden gemeinsam „die einleitende Partei“ für die Zwecke dieses Artikels) schriftlich der oder den betreffenden anderen Partei(en) (im Folgenden gemeinsam „die erwidernde Partei“ für die Zwecke dieses Artikels) zu übermitteln. In ihrem Antrag legt die einleitende Partei die zu klärenden Angelegenheiten, die in Rede stehende Maßnahme und die Gründe dafür dar, weshalb sie diese Maßnahme als mit diesem Abkommen unvereinbar erachtet.

6. Sofern die einleitende Partei und die erwidernde Partei nichts anderes beschließen, erfolgt die Streitbeilegung durch ein Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern, mit folgendem Ablauf:

- a) Innerhalb von zwanzig (20) Tagen nach Eingang eines Antrags auf Einleitung eines Schiedsverfahrens ernennen die einleitende Partei und die erwidernde Partei jeweils einen Schiedsrichter. Innerhalb von dreißig (30) Tagen nach der Ernennung der beiden Schiedsrichter ernennen die einleitende Partei und die erwidernde Partei einvernehmlich einen dritten Schiedsrichter, der den Vorsitz des Schiedsgerichts übernimmt;
- b) hat die einleitende oder die erwidernde Partei keinen Schiedsrichter ernannt oder wird der dritte Schiedsrichter nicht gemäß Absatz 6 Buchstabe a ernannt, kann die einleitende oder die erwidernde Partei den Präsidenten des ICAO-Rates ersuchen, den bzw. die erforderlichen Schiedsrichter innerhalb von dreißig (30) Tagen nach Eingang dieses Ersuchens zu ernennen. Handelt es sich bei dem Präsidenten des ICAO-Rates um einen Staatsangehörigen eines ASEAN-Mitgliedstaats oder eines EU-Mitgliedstaats, so nimmt der ranghöchste Vizepräsident dieses Rates, der weder Staatsangehöriger eines ASEAN-Mitgliedstaats noch Staatsangehöriger eines EU-Mitgliedstaats ist, die Ernennung vor.

7. Als Tag der Einsetzung des Schiedsgerichts gilt der Tag, an dem der letzte der drei (3) Schiedsrichter seine Ernennung annimmt.

8. Das Schiedsverfahren wird nach Maßgabe der Geschäftsordnung durchgeführt, die der Gemeinsame Ausschuss vorbehaltlich der Bestimmungen

dieses Artikels und gemäß Artikel 23 Absatz 4 Buchstabe b und Absatz 5 auf seiner ersten Sitzung anzunehmen hat. Bis zur Annahme der Geschäftsordnung des Gemeinsamen Ausschusses legt das Schiedsgericht seine eigenen Verfahrensregeln fest.

9. Auf Antrag der einleitenden oder der erwidernden Partei kann das Schiedsgericht bis zu seinem endgültigen Schiedsspruch den Erlass vorübergehender Abhilfemaßnahmen anordnen, einschließlich der Änderung oder Aussetzung von Maßnahmen, die von der einleitenden oder der erwidernden Partei im Rahmen dieses Abkommens ergriffen wurden.

10. Das Schiedsgericht übermittelt den Parteien spätestens neunzig (90) Tage nach dem Tag seiner Einsetzung einen Zwischenbericht mit der Darlegung des Sachverhalts, dem Befund über die Anwendbarkeit der einschlägigen Bestimmungen und den wichtigsten Gründen für seine Feststellungen und Empfehlungen. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts dies den Parteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Datums mit, an dem das Schiedsgericht seinen Zwischenbericht vorzulegen beabsichtigt. Das Schiedsgericht nimmt den Zwischenbericht unter keinen Umständen später als einhundertundzwanzig (120) Tage nach dem Tag seiner Einsetzung an.

11. Innerhalb von vierzehn (14) Tagen nach Vorlage des Zwischenberichts können die einleitende oder die erwidernde Partei das Schiedsgericht schriftlich ersuchen, spezifische Aspekte des Berichts zu überprüfen. Nach Prüfung der schriftlichen Stellungnahmen der einleitenden Partei und der erwidernden Partei zum Zwischenbericht kann das Schiedsgericht seinen Bericht ändern und weitere Prüfungen vornehmen, die es für zweckdienlich erachtet. Die Feststellungen im endgültigen Schiedsspruch müssen eine ausreichende Erörterung der bei der Zwischenprüfung vorgelegten Argumentation sowie klare Antworten auf die Fragen und Anmerkungen sowohl der einleitenden als auch der erwidernden Partei enthalten.

12. Binnen einhundertundzwanzig (120) Tagen nach dem Tag seiner Einsetzung teilt das Schiedsgericht den Parteien seinen endgültigen Schiedsspruch mit. Ist das Schiedsgericht der Auffassung, dass es diese Frist nicht einhalten kann, so teilt der Vorsitzende des Schiedsgerichts dies den Parteien schriftlich unter Angabe der Gründe für die Verzögerung sowie des Datums mit, an dem das Schiedsgericht seinen Schiedsspruch zu erlassen beabsichtigt. Das Schiedsgericht erlässt seinen endgültigen Schiedsspruch unter keinen Umständen später als einhundertundfünfzig (150) Tage nach dem Tag seiner Einsetzung.

13. Zusätzlich zu den in Absatz 4 genannten Umständen werden die jeweiligen Fristen gemäß den Absätzen 10, 11 und 12 des vorliegenden Artikels in folgenden Fällen halbiert:

- a) auf Ersuchen der einleitenden oder der erwidernden Partei, wenn das Schiedsgericht innerhalb von zehn (10) Tagen nach seiner

Einsetzung entscheidet, dass es sich um einen dringenden Fall handelt, oder

- b) wenn die einleitende Partei und die erwidernde Partei dies vereinbaren.

14. Die einleitende Partei und die erwidernde Partei können binnen zehn (10) Tagen nach Übermittlung des endgültigen Schiedsspruchs einen Antrag auf Erläuterung desselben stellen; die Erläuterungen des Schiedsgerichts müssen binnen fünfzehn (15) Tagen nach Eingang eines solchen Antrags vorliegen.

15. Gelangt das Schiedsgericht zu der Auffassung, dass ein Verstoß gegen dieses Abkommen vorliegt, und folgt die für diesen Verstoß verantwortliche Partei binnen vierzig (40) Tagen nach Vorlage des endgültigen Schiedsspruchs des Gerichts diesem nicht oder gelangt sie mit der anderen Partei innerhalb dieser Frist nicht zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung, kann die andere Partei vergleichbare Vorteile, die sich aus diesem Abkommen ergeben, so lange zurückhalten, bis die für den Verstoß verantwortliche Partei dem endgültigen Schiedsspruch des Gerichts Folge leistet oder die einleitende und die erwidernde Partei zu einer für beide Seiten zufriedenstellenden Einigung gelangt sind.

ARTIKEL 26

Verhältnis zu anderen Übereinkünften

1. Vorbehaltlich der Absätze 2 und 7 werden frühere Luftverkehrsabkommen oder -vereinbarungen zwischen einem EU-Mitgliedstaat und einem ASEAN-Mitgliedstaat oder zwischen der Union und einem ASEAN-Mitgliedstaat ausgesetzt, solange das vorliegende Abkommen zwischen jenen Parteien in Kraft ist.

2. Unbeschadet des Absatzes 1 gelten Bestimmungen in einem früheren Luftverkehrsabkommen oder einer früheren Vereinbarung zwischen einem EU-Mitgliedstaat und einem ASEAN-Mitgliedstaat über die unter die Artikel 3, 4, 10 und 13 fallenden Fragen weiterhin als Bestandteil dieses Abkommens, wenn sie für die betreffenden Luftfahrtunternehmen günstiger sind. Alle Rechte und Vorteile, die Luftfahrtunternehmen des betreffenden EU-Mitgliedstaats gemäß diesen Bestimmungen zustehen, kommen allen Luftfahrtunternehmen der Union zugute.

3. Für die Zwecke des Absatzes 2 werden Unterschiede in der Auslegung zunächst durch Konsultationen zwischen den betroffenen Parteien beigelegt, bevor sie dem Gemeinsamen Ausschuss zur Konsultation vorgelegt werden. Wird die strittige Frage nicht durch den Gemeinsamen Ausschuss gelöst, so kann sie an den Streitbeilegungsmechanismus nach Artikel 25 verwiesen werden.

4. Etwaige zusätzliche Verkehrsrechte, die einem EU-Mitgliedstaat nach Inkrafttreten dieses Abkommens von einem ASEAN-Mitgliedstaat oder umgekehrt gewährt werden könnten, unterliegen diesem Abkommen und dürfen andere Luftfahrtunternehmen der Union nicht diskriminieren. Diese Regelungen werden dem Gemeinsamen Ausschuss unverzüglich mitgeteilt.

5. Der Gemeinsame Ausschuss erstellt und aktualisiert eine informative Liste der in den Absätzen 2 und 4 genannten Bestimmungen und Regelungen für die Verkehrsrechte.

6. Treten die Parteien einem multilateralen Übereinkommen bei oder billigen sie einen Beschluss der ICAO oder einer anderen internationalen Organisation, der Belange dieses Abkommens berührt, so beraten sie im Gemeinsamen Ausschuss gemäß Artikel 23, ob das Abkommen überarbeitet werden sollte, um solchen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

7. Dieses Abkommen berührt nicht die Gültigkeit und Anwendung bestehender und künftiger Abkommen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und den ASEAN-Mitgliedstaaten in Bezug auf die Gebiete unter ihrer jeweiligen Hoheitsgewalt, die nicht unter die Definition des „Hoheitsgebiets“ in Artikel 2 fallen.

ARTIKEL 27

Anhang

Der Anhang ist Bestandteil dieses Abkommens. Änderungen des Anhangs werden gemäß Artikel 28 vorgenommen.

ARTIKEL 28

Änderungen

Änderungen dieses Abkommens können von den Parteien nach einer entsprechenden Konsultation im Einklang mit Artikel 23 vereinbart werden. Diese Änderungen treten gemäß dem in Artikel 33 vorgesehenen Verfahren in Kraft.

ARTIKEL 29

Kündigung

1. Dieses Abkommen kann von der Union und ihren Mitgliedstaaten oder von allen gemeinsam handelnden ASEAN-Mitgliedstaaten durch schriftliche Notifikation

an die Europäische Union bzw. den Generalsekretär des ASEAN gekündigt werden. Die Kündigung wird achtzehn (18) Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär des ASEAN bzw. der Europäischen Union wirksam.

2. Falls ein Mitgliedstaat aus der Union oder aus dem ASEAN austritt, findet dieses Abkommen gemäß Artikel 32 ab dem Tag, an dem sein Austritt aus der Union bzw. dem ASEAN wirksam wird, keine Anwendung mehr auf diesen Staat.

ARTIKEL 30

Registrierung dieses Abkommens

Dieses Abkommen und etwaige Änderungen werden bei seinem Inkrafttreten vom Generalsekretär des ASEAN bei der ICAO registriert.

ARTIKEL 31

Beitritt neuer EU-Mitgliedstaaten

1. Dieses Abkommen steht Staaten, die nach seiner Unterzeichnung Mitgliedstaaten der Union geworden sind, zum Beitritt offen.

2. Der Beitritt eines EU-Mitgliedstaats zu diesem Abkommen erfolgt durch Hinterlegung einer Beitrittsurkunde bei der Europäischen Union, die den Parteien und dem Generalsekretär des ASEAN die Hinterlegung der Beitrittsurkunde und das Datum der Hinterlegung notifiziert. Der Beitritt wird ab dem fünfzehnten (15.) Tag nach Hinterlegung der Beitrittsurkunde wirksam.

3. Die Absätze 1, 2, 3 und 7 des Artikels 26 gelten entsprechend für bestehende Übereinkünfte und Vereinbarungen, die zum Zeitpunkt des Beitritts eines EU-Mitgliedstaats zu diesem Abkommen in Kraft sind.

ARTIKEL 32

Räumlicher Geltungsbereich

Dieses Abkommen gilt für das Gebiet der Union einerseits und für das Gebiet der ASEAN-Mitgliedstaaten andererseits im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe z.

ARTIKEL 33

Inkrafttreten

1. Dieses Abkommen bedarf der Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung nach den jeweiligen Verfahren der Parteien.

2. Der Generalsekretär des ASEAN notifiziert der Europäischen Union schriftlich den Abschluss der jeweiligen Ratifizierungs-, Annahme- oder Genehmigungsverfahren durch die ASEAN-Mitgliedstaaten. Die Europäische Union notifiziert dem Generalsekretär des ASEAN schriftlich den Abschluss der jeweiligen Ratifizierungs-, Annahme- oder Genehmigungsverfahren durch die Union und ihre Mitgliedstaaten.

3. Vorbehaltlich des Artikels N tritt dieses Abkommen dreißig (30) Tage nach Eingang der zuletzt erfolgten schriftlichen Notifikation gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels in Kraft.

ARTIKEL 34 **Verbindlicher Wortlaut**

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

2. Bei Abweichungen zwischen Sprachfassungen entscheidet der Gemeinsame Ausschuss über die Sprache des zu verwendenden Textes.

3. Eine der Urschriften des Abkommens einschließlich etwaiger Änderungen wird beim Generalsekretär des ASEAN hinterlegt, der jedem ASEAN-Mitgliedstaat unverzüglich eine beglaubigte Kopie des Abkommens übermittelt. Die andere Urschrift des Abkommens einschließlich etwaiger Änderungen wird bei der Europäischen Union hinterlegt.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen in zwei Urschriften in [...] am [...] unterzeichnet.

Für das Königreich Belgien	Für die Regierung von Brunei Darussalam
Für die Republik Bulgarien	Für die Regierung des Königreichs Kambodscha
Für die Tschechische Republik	Für die Regierung der Republik Indonesien
Für das Königreich Dänemark	Für die Regierung der Demokratischen Volksrepublik Laos
Für die Bundesrepublik Deutschland	Für die Regierung Malaysias
Für die Republik Estland	Für die Regierung der Republik der Union von Myanmar
Für Irland	Für die Regierung der Republik der Philippinen
Für die Hellenische Republik	Für die Regierung der Republik Singapur
Für das Königreich Spanien	Für die Regierung des Königreichs Thailand
Für die Französische Republik	Für die Regierung der Sozialistischen Republik Vietnam
Für die Republik Kroatien	
Für die Italienische Republik	
Für die Republik Zypern	
Für die Republik Lettland	
Für die Republik Litauen	
Für das Großherzogtum Luxemburg	
Für Ungarn	
Für die Republik Malta	
Für das Königreich der Niederlande	
Für die Republik Österreich	
Für die Republik Polen	
Für die Portugiesische Republik	
Für Rumänien	
Für die Republik Slowenien	
Für die Slowakische Republik	
Für die Republik Finnland	
Für das Königreich Schweden	
Für die Europäische Union	

ARTIKEL A
Streckenführung

1. Ungeachtet Artikel 3 Absätze 1 und 2 und vorbehaltlich der nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften Indonesiens handelt es sich bei Punkten in Indonesien für die Durchführung von Fluggast- und kombinierter Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen Indonesien und der Union um Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan und Surabaya.

2. Falls

- a) ein Luftverkehrsabkommen zwischen den ASEAN-Mitgliedstaaten oder
- b) ein Luftverkehrsabkommen zwischen den ASEAN-Mitgliedstaaten gemeinsam und einem anderen Land

es den Luftfahrtunternehmen erlaubt, Fluggast- und kombinierte Fluggast- und Frachtbeförderung zu anderen Punkten in Indonesien als Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan und Surabaya durchzuführen, umfassen Punkte in Indonesien auch diese Punkte.

3. Für die Zwecke des Artikels 10 Absatz 12 werden die inländischen Code-Sharing-Rechte im Falle Indonesiens über die in den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels genannten Punkte für alle anderen Punkte in Indonesien oder umgekehrt ausgeübt.

Artikel B
Verkehrsrechte

Ungeachtet Artikel 3 Absatz 2 gelten folgende Bestimmungen:

- a) Die Gewährung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit nach Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe f für Luftfahrtunternehmen der Union zur Durchführung von Fluggast- und kombinierter Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen Punkten in Myanmar und Punkten innerhalb des ASEAN wird ab dem 1. Juli 2024 wirksam.
- b) Die Gewährung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit nach Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe e an Luftfahrtunternehmen Myanmars zur Durchführung von Fluggast- und kombinierter Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen Punkten in der Union wird ab dem 1. Juli 2024 wirksam.
- c) Die Gewährung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit nach Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe f an Luftfahrtunternehmen der Union zur Durchführung von Fluggast- und kombinierter Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen Punkten in der Union und Punkten in Vietnam nach Punkten außerhalb des ASEAN darf nur auf Strecken erfolgen, die nicht von einem Luftfahrtunternehmen Vietnams bedient werden.
- d) Die Gewährung von Verkehrsrechten der fünften Freiheit nach Artikel 3 Absatz 3 Buchstabe e an ein Luftfahrtunternehmen Vietnams zur Durchführung von Fluggast- und kombinierter Fluggast- und Frachtbeförderung zwischen Punkten in Vietnam und Punkten in der Union nach Punkten außerhalb der Union darf nur auf Strecken erfolgen, die nicht von einem Luftfahrtunternehmen der Union bedient werden.

Artikel C
Zwischenlandungsrechte

1. Ungeachtet Artikel 3 Absatz 6 Buchstabe f wird die Ausübung eigener Zwischenlandungsrechte durch Luftfahrtunternehmen der Union bei der Co-Terminalisierung innerhalb desselben ASEAN-Mitgliedstaats zwei (2) Jahre nach dem Austausch dieser Rechte im Rahmen eines Luftverkehrsabkommens zwischen den ASEAN-Mitgliedstaaten wirksam. Die Ausübung von Zwischenlandungsrechten bei der Co-Terminalisierung innerhalb desselben EU-Mitgliedstaats durch Luftfahrtunternehmen der ASEAN-Mitgliedstaaten wird gleichzeitig wirksam.

2. Bis dahin prüft jede Partei wohlwollend die Anträge von Luftfahrtunternehmen einer anderen Partei auf Durchführung eigener Zwischenlandungen im Rahmen der Co-Terminalisierung innerhalb desselben ASEAN-Mitgliedstaats oder EU-Mitgliedstaats auf einer zusätzlichen bilateralen Grundlage, sofern solche Rechte noch nicht verfügbar sind.

Artikel D Benennung von Luftfahrtunternehmen

1. Ungeachtet Artikel 4 Absatz 1 können Indonesien, Myanmar, die Philippinen und Vietnam das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens gemäß ihren jeweiligen Rechts- und Verwaltungsvorschriften geltende Erfordernis der Benennung von Luftfahrtunternehmen aufrechterhalten.

2. Für die Zwecke des Absatzes 1 dieses Artikels wird davon ausgegangen, dass die Veröffentlichung einer „Liste der EU-Luftfahrtunternehmen im Besitz einer aktiven Betriebsgenehmigung“ durch die Union diese nationalen Benennungsanforderungen für die in dieser Liste aufgeführten Luftfahrtunternehmen erfüllt, sofern diese Liste den zuständigen Behörden der betreffenden ASEAN-Mitgliedstaaten auf elektronischem Wege ohne Weiteres zur Verfügung gestellt wird.

3. Indonesien, Myanmar, die Philippinen und Vietnam sind bestrebt, diese Benennungsanforderungen so bald wie möglich aufzuheben, und unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss entsprechend.

ARTIKEL E Lauterer Wettbewerb

1. Um Zweifel auszuschließen bekräftigen die Parteien, dass Artikel 8 Absatz 2 Buchstaben a und b den Parteien lediglich die Verpflichtung auferlegt, Wettbewerbsrecht zu erlassen oder beizubehalten und eine unabhängig arbeitende Wettbewerbsbehörde zur Durchsetzung dieses Wettbewerbsrechts einzurichten. Die Parteien bekräftigen ferner, dass dieses Abkommen das unabhängige Funktionieren der genannten Wettbewerbsbehörden nicht einschränkt. Die Entscheidungen dieser Wettbewerbsbehörden unterliegen nicht dem Streitbeilegungsverfahren nach Artikel 25.

2. Eine Partei kann daher nur dann einen Rechtsbehelf in Bezug auf Artikel 8 Absatz 2 Buchstaben a und b einlegen, wenn eine andere Partei weder das Wettbewerbsrecht noch eine unabhängig arbeitende Wettbewerbsbehörde beibehält, die das Wettbewerbsrecht dieser Partei wirksam durchsetzt. Artikel 8 Absatz 2 Buchstaben a und b darf nicht dahingehend ausgelegt werden, dass Entscheidungen oder Urteile einer Wettbewerbsbehörde oder von Gerichten einer Partei zur Durchsetzung des Wettbewerbsrechts einer Partei angefochten werden können.

3. Unbeschadet des Artikels 25 Absatz 1 gilt der dort vorgesehene Streitbeilegungsmechanismus nicht für Streitigkeiten im Zusammenhang mit der Anwendung oder Auslegung des Artikels 8, die vor dem 1. Januar 2025 entstanden sind.

ARTIKEL F Betriebspläne, Programme und Flugpläne

1. Unbeschadet des Artikels 3 und des Artikels 10 Absätze 11 und 12 sowie ungeachtet Artikel 10 Absatz 7 können Kambodscha, Indonesien, die Demokratische Volksrepublik Laos, Malaysia, Myanmar, die Philippinen, Thailand und Vietnam die Verfahren beibehalten, die zum

Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens in ihren jeweiligen innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung von Betriebsplänen, Programmen und Flugplänen, die von Luftfahrtunternehmen der Union im Rahmen Marktkooperationsvereinbarungen für die Bereitstellung von Flugdiensten nach und aus den Hoheitsgebieten dieser Staaten eingeführt wurden, bestehen.

2. Kambodscha, Indonesien, die Demokratische Volksrepublik Laos, Malaysia, Myanmar, die Philippinen, Thailand und Vietnam begrenzen den mit diesen Anforderungen und Verfahren verbundenen Verwaltungsaufwand auf ein Mindestmaß. Die Genehmigung dieser Betriebspläne, Programme und Flugpläne wird innerhalb von zehn (10) Arbeitstagen nach Eingang des Antrags des Luftfahrtunternehmens erteilt, sofern das Luftfahrtunternehmen die entsprechenden Betriebsgenehmigungen und technischen Zulassungen nach Artikel 4 erhalten hat.

3. Kambodscha, Indonesien, die Demokratische Volksrepublik Laos, Myanmar, die Philippinen, Thailand und Vietnam sind bestrebt, diese Verfahren so bald wie möglich aufzuheben, und unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss entsprechend.

ARTIKEL G Verkäufe und örtliche Ausgaben

1. Ungeachtet Artikel 10 Absätze 8 und 9 können Indonesien, Myanmar und Vietnam die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens in ihren jeweiligen innerstaatlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften bestehenden Anforderungen in Bezug auf die Verwendung ihrer Landeswährung bei Inlandsverkäufen von Verkehrsdiestleistungen und damit zusammenhängenden Dienstleistungen und bei der Bezahlung örtlicher Kosten beibehalten.

2. Indonesien, Myanmar und Vietnam sind bestrebt, diese Anforderungen so bald wie möglich aufzuheben, und unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss entsprechend.

ARTIKEL H Überweisung örtlicher Einnahmen

1. Um Zweifel zu vermeiden: Der Begriff „Überweisung“ in Artikel 10 Absatz 10 Buchstabe a bezieht sich im Fall der Philippinen auf Überweisungen, die nicht von einer Zweigniederlassung einer ausländischen Kapitalgesellschaft getätigt werden, die innerhalb der Philippinen gewerbllich oder unternehmerisch tätig ist.

2. Bei der Überweisung von Gewinnen durch eine Zweigniederlassung einer ausländischen Kapitalgesellschaft, die innerhalb der Philippinen gewerbllich oder unternehmerisch tätig ist, haben die Philippinen das Recht, nach Maßgabe ihrer nationalen Rechtsvorschriften eine Gewinnüberweisungssteuer von der Zweigniederlassung zu erheben, es sei denn, im Rahmen eines Doppelbesteuerungsabkommens zwischen den Philippinen und dem Niederlassungsland des ausländischen Luftfahrtunternehmens ist ein niedrigerer Steuersatz oder eine Befreiung vorgesehen.

3. Die Philippinen sind bestrebt, mit der Union zusammenzuarbeiten, um einen gemeinsamen Rahmen für die Behandlung von Überweisungen durch auf den Philippinen tätige Luftfahrtunternehmen der Union zu entwickeln, und unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss entsprechend.

ARTIKEL I Tarife

1. Unbeschadet des Artikels 13 Absatz 1 und ungeachtet Artikel 13 Absatz 2 können die Philippinen in Bezug auf die Genehmigung der Tarife, die von den Luftfahrtunternehmen der Union für Flugdienste aus dem und in das Hoheitsgebiet der Philippinen festgelegt wurden, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens in ihren jeweiligen nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften bestehenden Verfahren beibehalten. Diese Tarife sind innerhalb von zehn (10) Arbeitstagen nach ihrer Einreichung zu genehmigen.

2. Die Philippinen sind bestrebt, diese Verfahren so bald wie möglich aufzuheben, und unterrichten den Gemeinsamen Ausschuss entsprechend.

ARTIKEL J Darlehensbürgschaften

Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe d gilt nicht für Subventionen in Form von Darlehensbürgschaften, die Vietnam vor der Unterzeichnung dieses Abkommens gewährt hat und bis zu deren Ablauf. Sollten diese Bürgschaften jedoch zu Auszahlungen führen, so erfolgen diese gegebenenfalls gemäß Artikel 8 Absatz 3 Buchstaben a und b.

ARTIKEL K Nichtdiskriminierung

1. Ungeachtet Artikel D gewähren die dort genannten ASEAN-Mitgliedstaaten den Luftfahrtunternehmen der Union hinsichtlich der Benennung von Luftfahrtunternehmen keine weniger günstige Behandlung als die, die sie den Luftfahrtunternehmen eines anderen Landes gewähren.

2. Ungeachtet der Artikel F, G und I gewähren die darin aufgeführten ASEAN-Mitgliedstaaten den Luftfahrtunternehmen der Union in Bezug auf die Genehmigung von Betriebsplänen, Programmen und Flugplänen, Verkäufe und örtliche Ausgaben sowie Tarife keine weniger günstige Behandlung als die, die sie ihren eigenen Luftfahrtunternehmen oder den Luftfahrtunternehmen eines anderen Landes gewähren, je nachdem, was günstiger ist.

ARTIKEL L Computerreservierungssysteme

Die in Artikel 21 Absatz 5 genannten ASEAN-Mitgliedstaaten sind zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Abkommens Indonesien, Malaysia, die Philippinen, Thailand und Vietnam.

ARTIKEL M Gegenseitigkeit

Verlangt ein ASEAN-Mitgliedstaat gemäß den Artikeln D, F, G und I die Benennung von Luftfahrtunternehmen der Union, wendet er auf Luftfahrtunternehmen der Union nationale Verfahren für die vorherige Genehmigung von Betriebsplänen, Programmen und Flugplänen, Marktkooperationsvereinbarungen oder Tarifen an oder wendet er auf Luftfahrtunternehmen der Union nationale Anforderungen hinsichtlich der Währung an, die bei bestimmten Transaktionen zu verwenden ist, so ist die Union berechtigt, die Luftfahrtunternehmen dieses ASEAN-Mitgliedstaats denselben oder gleichwertigen Maßnahmen zu unterwerfen.

ARTIKEL N Inkrafttreten für Malaysia

1. Ungeachtet Artikel 33 gilt Folgendes: Ist Malaysia der einzige ASEAN-Mitgliedstaat, der dem Generalsekretär des ASEAN nicht seine Bestätigung übermittelt hat, dass seine Verfahren zur Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung dieses Abkommens abgeschlossen sind, gilt Folgendes:

- a) der Generalsekretär des ASEAN kann der Europäischen Union schriftlich bestätigen, dass alle ASEAN-Mitgliedstaaten mit Ausnahme Malaysias ihre jeweiligen Verfahren

für die Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung dieses Abkommens abgeschlossen haben;

- b) dieses Abkommen tritt gemäß Artikel 33 Absatz 3 für die Union und ihre Mitgliedstaaten sowie für alle ASEAN-Mitgliedstaaten mit Ausnahme Malaysias in Kraft und
 - c) danach tritt das Abkommen für Malaysia dreißig (30) Tage nach dem Datum einer weiteren schriftlichen Notifikation des Generalsekretärs des ASEAN an die Europäische Union in Kraft, in der bestätigt wird, dass Malaysia seine Verfahren für die Ratifizierung, Annahme oder Genehmigung dieses Abkommens abgeschlossen hat.
2. Nach der Unterzeichnung dieses Abkommens und bis zu seinem Inkrafttreten für Malaysia:
- a) gelten frühere Luftverkehrsabkommen oder -vereinbarungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten und Malaysia sowie zwischen der Union und Malaysia, die vor der Unterzeichnung des Abkommens unterzeichnet oder geschlossen wurden, weiterhin und werden nicht geändert und
 - b) werden zwischen den EU-Mitgliedstaaten und Malaysia oder zwischen der Union und Malaysia keine neuen Luftverkehrsabkommen oder -vereinbarungen geschlossen, es sei denn, um unter außergewöhnlichen Umständen und unbeschadet ihrer jeweiligen nationalen Rechts- und Verwaltungsvorschriften einen begrenzten dringenden Bedarf zu decken. Die Union oder der betreffende EU-Mitgliedstaat unterrichtet die anderen Parteien über solche neuen Luftverkehrsabkommen oder -vereinbarungen.

ARTIKEL O Fortschrittskontrolle

Der Gemeinsame Ausschuss überprüft jährlich auf der Grundlage eines Berichts der betreffenden ASEAN-Mitgliedstaaten die Fortschritte bei der Umsetzung der Artikel dieses Anhangs.