

Uitgebreide Luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds; Bali, 17 oktober 2022 (Trb. 2022, 132)

TOELICHTENDE NOTA

1. Inleiding

Nederland onderhoudt uitgebreide betrekkingen met de lidstaten van ASEAN die tot de snelst groeiende economieën ter wereld behoren. Zowel Nederland als de EU hebben belang bij een ASEAN die in toenemende mate politiek en economisch geïntegreerd raakt in de luchtvaartsector, omdat dit de stabiliteit en veiligheid in deze - ook voor Nederland - belangrijke regio vergroot.

Momenteel is de luchtvaartrelatie tussen Nederland en de lidstaten van ASEAN (met uitzondering van Laos) geregeld in bilaterale verdragen en regelingen.¹ De op 17 oktober 2022 te Bali tot stand gekomen Uitgebreide Luchtvervoersovereenkomst tussen de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, enerzijds, en de Europese Unie en haar lidstaten, anderzijds, met Bijlage en Verklaringen) (hierna: “de Overeenkomst”) treedt in de plaats van die verdragen en regelingen. Ingevolge het eerste lid van artikel 26 van de Overeenkomst worden de bepalingen van de bestaande bilaterale luchtvaartverdragen en regelingen tussen Nederland en de lidstaten van ASEAN, alsmede die van de overige bestaande bilaterale luchtvaartverdragen en regelingen tussen de andere lidstaten van de EU en de lidstaten van ASEAN, geschorst. Op grond van het tweede lid van artikel 26 van de Overeenkomst blijven bestaande gunstiger afspraken met betrekking tot de kwesties die geregeld worden onder de artikelen 3 (Verlening van rechten), 4 (Exploitatievergunningen en technische machtigingen), 10 (Commercieel luchtvervoer) en 13 (Tarieven) van de Overeenkomst echter van toepassing. Deze afspraken gelden voor EU-luchtvaartmaatschappijen die aan de daaraan gestelde voorwaarden voldoen. De desbetreffende bilaterale luchtvaartverdragen en regelingen blijven dan ook van kracht.

¹ *Verdrag tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Zijne Majesteit de Sultan en Yang Di-Pertuan van Brunei Darussalam inzake luchtdiensten tussen en via de grondgebieden van hun onderscheiden staten, met Bijlage; 's-Gravenhage, 17 januari 1996, Trb. 1996, 55.*

Vertrouwelijk Memorandum van Overeenstemming tussen de luchtvaartautoriteiten van Cambodja en Nederland, met Bijlage; Phnom Penh, Cambodja, 9 april 2014.

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek der Filippijnen nopens het vervoer door de lucht, met Bijlage; 's-Gravenhage, 8 mei 1969, Trb. 1969, 114.

Overeenkomst inzake luchtvervoer tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Indonesië, met Bijlage; 's-Gravenhage, 23 november 1990, Trb. 1990, 178.

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van Maleisië inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage; Kuala Lumpur, 15 december 1966, Trb. 1967, 14.

Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Unie van Myanmar inzake luchtdiensten, met Bijlage; Rangoon, 27 juni 2016, Trb. 2016, 112.

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van de Republiek Singapore inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage; Singapore, 29 december 1966, Trb. 1967, 15.

Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de Regering van het Koninkrijk Thailand inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden, met Bijlage; Bangkok, 29 april 1971, Trb. 1971, 110.

Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden luchtgebieden, met Bijlage; Hanoi, 1 oktober 1993, Trb. 1993, 167.

De Overeenkomst vindt haar oorsprong in de machtigingen van 7 juni 2016 en 26 mei 2020 van de Raad aan de Europese Commissie om te onderhandelen met ASEAN over een regime van een “*Open Aviation Area*” tussen de EU en haar lidstaten en de lidstaten van ASEAN.

Naar aanleiding van de uitspraak van het Europese Hof van Justitie op 5 november 2002 in de zaken Commissie/Verenigd Koninkrijk (C-466/98)², Commissie/Denemarken (C-467/98)³, Commissie/Zweden (C-468/98)⁴, Commissie/Finland (C-469/98)⁵, Commissie/België (C-471/98)⁶, Commissie/Luxemburg (C-472/98)⁷, Commissie/Oostenrijk (C-475/98)⁸ en Commissie/Duitsland (C-476/98)⁹ is gebleken dat de Europese Commissie een aantal exclusieve bevoegdheden heeft met betrekking tot het externe luchtvaartbeleid, waaronder het reguleren van markttoegang voor luchtvaartmaatschappijen, de veiligheid van de luchtvaart, een deel van de beveiliging van de luchtvaart en de regulering van de mededinging. Tot de gedeelde bevoegdheden behoren naast een ander deel van de beveiliging, de milieu- en consumentenbescherming. De lidstaten van de Europese Unie zijn bevoegd ten aanzien van luchtverkeersrechten die met derde landen worden uitgewisseld, zoals vastgelegd in bilaterale afspraken.

Op basis van deze bevoegdheden heeft de Europese Commissie in haar mededelingen “Het externe luchtvaartbeleid van de EU – De aanpak van toekomstige uitdagingen” (COM (2012) 556) en “Een luchtvaartstrategie voor Europa (COM (2015) 598)”¹⁰ voorgesteld om onderhandelingen aan te gaan betreffende liberalisering van de luchtvaartmarkt en een uitgebreide open luchtvaartovereenkomst te sluiten tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en de lidstaten van de Associatie van Zuidoost-Aziatische Staten, anderzijds, waarbij ernaar gestreefd wordt markten te openen en samenwerking en/of harmonisering inzake regelgeving tot stand te brengen, met name op prioritaire gebieden als luchtvaartveiligheid, beveiliging, milieubescherming en toepassing van de mededingingsregels die gelijke en eerlijke kansen voor alle marktdeelnemers garanderen.

2. De Overeenkomst

De Overeenkomst geldt als een gemengde overeenkomst waarbij de EU en haar lidstaten gelet op hun onderscheiden bevoegdheden gezamenlijk partij zijn. In de Overeenkomst wordt een luchtvaartregime tot stand gebracht, waarbij het onder nadere voorwaarden aan luchtvaartmaatschappijen van de lidstaten van ASEAN toegestaan is om naar iedere plaats binnen de EU en aan luchtvaartmaatschappijen van de lidstaten van de EU om naar iedere plaats binnen ASEAN te opereren. De Overeenkomst heeft met name tot doel voor eerlijke concurrentie te zorgen, de geleidelijke openstelling van de markt te faciliteren en de toegang tot routes en capaciteit tussen de lidstaten van de EU en de lidstaten van ASEAN te verbeteren, hetgeen de consumenten en de economie ten goede komt.

² [ECLI:EU:C:2002:624](#)

³ [ECLI:EU:C:2002:625](#)

⁴ [ECLI:EU:C:2002:626](#)

⁵ [ECLI:EU:C:2002:627](#)

⁶ [ECLI:EU:C:2002:628](#)

⁷ [ECLI:EU:C:2002:629](#)

⁸ [ECLI:EU:C:2002:630](#)

⁹ [ECLI:EU:C:2002:631](#)

¹⁰ The conclusion of an EU air transport agreement is a key element in the development of the EU external aviation policy, as described in the Commission Communications COM (2012) 556 final on the “EU’s External Aviation Policy - Addressing Future Challenges” and COM (2015) 598 final on “An Aviation Strategy for Europe”. Beide mededelingen zijn online te raadplegen: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-14333-2012-INIT/nl/> en <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52015DC0598>

In deze Overeenkomst wordt uitgegaan van een eindsituatie waarin sprake is van een volledige “Open Skies”, welke geleidelijk wordt ingevoerd. Dit is weergegeven in artikel 3 van de Overeenkomst en in de Bijlage bij de Overeenkomst. Het recht om over en weer vanuit het eigen land naar het andere land (binnen ASEAN dan wel EU) (rechten van de derde vrijheid) te vliegen en het recht vanuit het andere land naar het eigen land (binnen ASEAN dan wel EU) (rechten van de vierde vrijheid) te vliegen gaat per direct in. Het recht om passagiers in- en uit te schepen en vracht te laden en te lossen op bepaalde tussen- en verder gelegen punten en punten op het grondgebied van de andere partij, op een route die begint of eindigt in het eigen land (rechten van vijfde vrijheid) wordt geleidelijk ingevoerd. In artikel B van de Bijlage worden de rechten van vijfde vrijheid op punten in Myanmar en Vietnam gefaseerd toegekend.

Tegelijkertijd dient de geliberaliseerde Overeenkomst de belangen van consumenten en de luchtvaartsector en haar werknemers en vormt deze een belangrijke basis voor harmonisatie tussen de EU en haar lidstaten en de lidstaten van ASEAN op verschillende terreinen van de luchtvaart die door de Overeenkomst worden bestreken, zoals eerlijke en gelijke mededinging, veiligheid, beveiliging, milieu, sociale aspecten en consumentenbescherming.

De Overeenkomst is van belang omdat het Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en consumenten meer mogelijkheden biedt op het gebied van beschikbare frequenties en toegestane bestemmingen binnen de lidstaten van ASEAN.

Daarnaast is het van belang voor Nederlandse luchtvaartmaatschappijen dat in de Overeenkomst afspraken zijn gemaakt over eerlijke en gelijke concurrentie en financiële transparantie.

De Overeenkomst is van toepassing op het gehele grondgebied van de lidstaten van ASEAN en op het grondgebied van de Europese Unie. Derhalve zijn de Caribische delen van het Koninkrijk niet in het in het eerste lid van artikel 3 opgenomen routeschema opgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat er vijfde vrijheidsverkeer van personen of vracht plaatsvinden tussen Amsterdam en de Caribische delen van het Koninkrijk. Uit deze Overeenkomst vloeien derhalve geen rechten voort voor luchtvaartmaatschappijen van de lidstaten van ASEAN om luchtvervoer te verrichten tussen het Europese deel van Nederland en de Caribische delen van het Koninkrijk.

3. Een ieder verbindende bepalingen

Artikel 24, eerste lid, van de Overeenkomst bepaalt dat geen enkele bepaling in de Overeenkomst zodanig mag worden uitgelegd dat zij rechten toekent of verplichtingen oplegt die door onderdanen van een partij rechtstreeks kunnen worden ingeroepen voor de rechterlijke instanties van een andere partij. Omdat onder onderdanen tevens luchtvaartmaatschappijen worden verstaan, bevat de Overeenkomst naar het oordeel van de regering geen een ieder verbindende bepalingen in de zin van de artikelen 93 en 94 van de Grondwet, die aan rechtssubjecten rechtstreeks rechten toekennen of hen verplichtingen opleggen.

4. Artikelsgewijze toelichting

Preambule (Doelstellingen en werkingssfeer)

De preambule omschrijft het algemene doel van de Overeenkomst, de geleidelijke totstandbrenging van een vrij toegankelijke luchtvaartmarkt tussen de lidstaten van de EU en de lidstaten van ASEAN, het verbeteren van de luchtdiensten en het bevorderen van een internationaal luchtvaartstelsel op basis van een billijk en concurrerend klimaat, gebaseerd op non-discriminatie en gelijke kansen tot mededinging, alsmede het bevorderen van een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 1 (Toepassingsgebied)

Dit artikel omschrijft het gebied waarop de Overeenkomst van toepassing is.

Artikel 2 (Definities)

In dit artikel worden de in de Overeenkomst voorkomende, voor EU-luchtvaartverdragen gebruikelijke, begrippen omschreven.

Artikel 3 (Verlening van rechten)

Het eerste en tweede lid van dit artikel legt het routeschema vast voor de partijen.

Het derde lid bepaalt dat de toegestane rechten voor de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de ene partij het recht van overvlucht en technische landing omvatten en het recht om geregelde en niet-geregelde luchtvervoersactiviteiten voor passagiers, gecombineerde vluchten en vrachtluchten uit te voeren op basis van derde en vierde vrijheidsrechten. De rechten vallen alleen toe aan een luchtvaartmaatschappij die voldoet aan de voorwaarden vervat in artikel 4 voor uitgifte van vergunningen en machtigingen.

Het vierde lid en vijfde lid leggen de voorwaarden voor wat betreft passagiers- en combinatiediensten vast voor de geleidelijke markttoegang voor respectievelijk ASEAN- en voor EU-luchtvaartmaatschappijen.

Het zesde en het zevende lid bepaalt de operationele flexibiliteit op de routes die zonder richtings- of geografische beperking mogen worden uitgevoerd indien de EU-luchtvaartmaatschappijen een punt bedienen in de EU en de ASEAN-luchtvaartmaatschappijen een punt bedienen in die lidstaat van ASEAN.

Het achtste lid bepaalt dat de frequentie en capaciteit gebaseerd worden op commerciële marktoverwegingen en dat er in beginsel geen eenzijdige beperkingen opgelegd mogen worden ten aanzien van de omvang van het verkeer, de frequentie of de regelmatigheid van de vluchten, de routes, de herkomst en bestemming van het verkeer of van het type luchtvaartuig, tenzij dit nodig is vanwege redenen op het gebied van douane, techniek, exploitatie, veiligheid van het luchtverkeersbeheer, milieu of volksgezondheid.

Ingevolge het negende lid is het aanbieden van luchtvervoersdiensten door een luchtvaartmaatschappij van een partij tussen twee of meer punten binnen het eigen grondgebied van een andere partij (cabotage) niet toegestaan.

Artikel 4 (Exploitatievergunningen en technische machtigingen)

Dit artikel bepaalt dat aanvragen van luchtvaartmaatschappijen voor een exploitatievergunning en technische machtiging worden ingewilligd mits voldaan wordt aan de voorwaarden van de in dit artikel van de Overeenkomst omschreven wetten en regels voor de uitgifte van vergunningen en machtigingen en de bepalingen over de veiligheid en beveiliging van de luchtvaart die zijn neergelegd in artikel 15 en in artikel 16 van de Overeenkomst.

Verder omschrijft het artikel de voorwaarden waaraan de luchtvaartmaatschappijen van partijen moeten voldoen om voor aanwijzing in aanmerking te komen.

In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een van de lidstaten van ASEAN dient de eigendom rechtstreeks of door een meerderheidsbelang en de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij te berusten bij onderdanen of luchtvaartmaatschappijen die zijn gevestigd in de desbetreffende lidstaat van ASEAN. Daarbij dient de luchtvaartmaatschappij over een vergunning te beschikken van en dient het hoofdkantoor in een lidstaat van ASEAN gevestigd te zijn.

In het geval van een luchtvaartmaatschappij uit een van de lidstaten van de EU dient de eigendom rechtstreeks of door een meerderheidsbelang en de effectieve zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij te berusten bij onderdanen of luchtvaartmaatschappijen die zijn gevestigd in de desbetreffende lidstaat van de EU, alsmede IJsland, Liechtenstein, Noorwegen of Zwitserland. Daarbij dient de luchtvaartmaatschappij over een vergunning te beschikken van en dient het hoofdkantoor in een lidstaat van de EU gevestigd te zijn.

Artikel 5 (Weigering, intrekking, opschorting, onderwerping aan voorwaarden, of beperking van exploitatievergunningen of technische machtigingen)

Dit artikel bepaalt dat indien niet aan de vereisten voor verlening van exploitatievergunningen en technische machtigingen voldaan wordt, deze kunnen worden geweigerd, ingetrokken, opgeschort, beperkt of daaraan voorwaarden kunnen worden verbonden, bijvoorbeeld als niet (langer) aan de vereisten voor eigendom of zeggenschap wordt voldaan of de operaties niet (langer) plaatsvinden overeenkomstig de in artikelen 4 en 7 genoemde wetten, regels en voorschriften of als een partij heeft vastgesteld dat niet is voldaan aan de regels en voorwaarden die normaliter gehanteerd worden bij het uitvoeren van internationaal luchtvervoer. Ingevolge het tweede, derde en vierde lid kunnen partijen overleg plegen. Dit artikel doet geen afbreuk aan het recht vastgelegd in artikelen 8 (Eerlijke mededinging), 15 (Veiligheid van de luchtvaart), 16 (Beveiliging van de luchtvaart) of 25 (Geschillenbeslechting en arbitrage).

Artikel 6 (Liberalisering van eigendoms- en zeggenschapsvereisten)

In dit artikel erkennen partijen dat in een later stadium binnen het Gemengd Comité gesproken kan worden over geleidelijke liberalisering van de eigendomsverhoudingen van de respectieve luchtvaartmaatschappijen en zeggenschap daarover.

Artikel 7 (Naleving van wetten en regels)

In dit artikel wordt bepaald dat bij het vliegen met en de exploitatie van de luchtvaartuigen van de door een partij aangewezen luchtvaartmaatschappijen dient te worden voldaan aan de wetten, regels en voorschriften inzake binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een andere partij en inzake de exploitatie en navigatie van de luchtvaartuigen. Dit geldt ook voor passagiers, bemanningen, bagage, goederen en/of post. Het derde lid bepaalt dat luchtvaartmaatschappijen maatregelen nemen om te garanderen dat alleen personen worden vervoerd die beschikken over de vereiste reisdocumenten.

Artikel 8 (Eerlijke mededinging)

In dit artikel worden de regels vastgelegd voor een eerlijk en concurrerend klimaat voor de exploitatie van luchtvervoersdiensten.

Het tweede lid verbiedt partijen om discriminatie of oneerlijke praktijken die nadelige gevolgen hebben voor de eerlijke en gelijke mededingingskansen van de luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij toe te laten en verplicht hen deze op te heffen. Tevens is het verboden subsidies toe te kennen wanneer zij nadelige gevolgen hebben voor de eerlijke en gelijke mededingingskansen van luchtvaartmaatschappij(en) van de andere partij.

Het derde lid bepaalt dat subsidies onder strenge voorwaarden en in specifieke gevallen zijn toegestaan.

Het vierde lid bepaalt dat een verplichting wordt opgelegd tot het minimaal op jaarbasis openbaar maken van een financiële rapportage die voldoet aan de internationaal geldende eisen en voorwaarden waarbij, in geval er sprake is geweest van subsidieverlening, deze apart vermeld wordt in de rapportage.

Het vijfde lid bepaalt dat bij transacties tussen luchtvaartmaatschappijen en staatsbedrijven voor het aanbieden van goederen en diensten, commerciële voorwaarden worden toegepast die zakelijk en objectief zijn.

Op basis van het zesde lid zijn partijen verplicht om, wanneer daarom verzocht wordt, binnen 30 dagen financiële en andere informatie te verschaffen waarmee het nakomen van de voorwaarden uit dit artikel geverifieerd kan worden.

Onder de voorwaarden van het zevende lid kunnen passende en proportionele maatregelen genomen worden tegen een luchtvaartmaatschappij wanneer er sprake zou zijn van schending van de bepalingen van dit artikel en mogen zij handelen overeenkomstig de het achtste tot en met tiende lid.

Het achtste lid biedt de mogelijkheid te verzoeken om overleg.

Het negende lid biedt de mogelijkheid om maatregelen te nemen tegen een luchtvaartmaatschappij die zich niet aan de mededingingsregels gehouden heeft of geprofiteerd heeft van discriminatie, oneerlijke praktijken of subsidies.

Het tiende lid bepaalt dat de maatregelen passend en proportioneel moeten zijn en de omvang en duur van die maatregelen beperkt moeten blijven tot hetgeen strikt noodzakelijk is.

Het elfde lid verwijst naar de mogelijkheid tot geschillenbeslechting en arbitrage overeenkomstig artikel 25 van de Overeenkomst.

Het twaalfde lid bepaalt dat de maatregelen op grond van dit artikel geen afbreuk mogen doen aan maatregelen die door de exclusief bevoegde mededingingsautoriteiten en rechterlijke instanties zijn genomen bij het handhaven van de mededingingswetgeving.

Artikel 9 (Bedrijfsvoering)

Dit artikel bepaalt dat het Gemengd Comité toezicht houdt op de aanpak van belemmeringen voor de bedrijfsvoering van luchtvaartmaatschappijen.

Artikel 10 (Commercieel luchtvervoer)

Dit artikel omschrijft de commerciële mogelijkheden tot samenwerking voor luchtvaartmaatschappijen waarbij zij ingevolge het eerste lid geen gebruik hoeven te maken van een lokale partner.

Het tweede en derde lid geeft partijen het recht om op elkaars grondgebied kantoren te openen en faciliteiten op luchthavens te vestigen.

Het vierde lid geeft partijen de mogelijkheid om eigen specialistisch personeel op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen, te laten verblijven en te laten werken overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk.

Het vijfde lid geeft luchtvaartmaatschappijen het recht op eigen grondafhandeling (zelfafhandeling) of te kiezen voor concurrerende leveranciers van grondafhandelingsdiensten.

Het zesde lid heeft betrekking op de toewijzing van slots op luchthavens.

Het zevende lid geeft aan dat voor informatiedoeleinden kennisgevingen omtrent operationele plannen, programma's of dienstregelingen gevraagd kunnen worden.

Het achtste lid omschrijft het recht van luchtvaartmaatschappijen om luchtvervoer en bijbehorende diensten te verkopen op het grondgebied van de andere partij.

Het negende lid bepaalt dat lokale uitgaven, waaronder de aankoop van brandstof, in lokale of in vrij converteerbare valuta tegen de geldende wisselkoers, betaald kunnen worden.

Het tiende lid beschrijft het recht om lokale inkomsten om te wisselen in vrij converteerbare valuta en over te maken vanuit het grondgebied van een andere partij over te maken naar het land van hun keuze.

Het elfde tot en met dertiende lid leggen de voorwaarden vast waaronder luchtvaartmaatschappijen gebruik kunnen maken van het recht samenwerkingsregelingen te sluiten, zoals codeshare-overeenkomsten met andere luchtvaartmaatschappijen van de partijen, van derde landen en met aanbieders van intermodale vrachtvervoersdiensten (over land of water).

Het veertiende lid bepaalt dat als luchtvaartmaatschappijen via een andere transportmodaliteit vervoer aanbieden zij daarbij niet gehouden zijn aan de wetten en regels inzake luchtvervoer.

Het vijftiende lid bepaalt dat luchtvaartmaatschappijen zelf of door middel van andere aanbieders intermodale vrachtvervoersdiensten (over land en water) mogen verrichten tegen een allesomvattende prijs.

Het zestiende en zeventiende lid bevatten bepalingen over het leasen van luchtvaartuigen met of zonder bemanning van een andere luchtvaartmaatschappij inclusief die van derde landen (wet-leasing) en het recht onder voorwaarden en volgens de wetten en regels die partijen op overeenkomsten toepassen, regelingen te treffen met ondernemingen inclusief luchtvaartmaatschappijen van de partijen en derde landen. De partijen kunnen om redenen

van veiligheid en beveiliging goedkeuring van de leasingovereenkomsten door bevoegde autoriteiten verlangen.

Artikel 11 (Douanerechten en andere taksen)

Dit artikel bepaalt dat luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen die onder de Overeenkomst opereren, alsmede de gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen en boordproviand van de luchtvaartmaatschappijen, op basis van wederkerigheid en voor zover de binnenlandse wetten en regels van partijen dit toelaten, worden vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen, inspectievergoedingen, BTW of andere vergelijkbare indirecte belastingen en soortgelijke vergoedingen en rechten. Ingevolge het vijfde lid geldt dit ook voor alle belastingen, heffingen, rechten en kosten en lasten, op het grondgebied van de andere partij, op voorwaarde dat de benodigdheden, voorraden en reserveonderdelen onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten blijven totdat ze opnieuw worden uitgevoerd of op een andere wijze worden verwijderd overeenkomstig de douaneregels.

Het vierde lid bepaalt dat een partij belastingen, heffingen, taksen of vergoedingen in rekening kan brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor vervoer binnen het eigen grondgebied.

Het zesde lid ziet toe op situaties waarbij een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen een overeenkomst heeft afgesloten met een luchtvaartmaatschappij uit een derde land om de in het eerste en tweede gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van die andere partij. In dergelijke gevallen gelden die vrijstellingen ook, mits de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen die vrijstellingen ook genieten in het derde land in kwestie.

Op grond van het zevende lid staat het partijen vrij om belastingen, heffingen, accijnzen, kosten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een luchtdienst tussen twee punten op haar grondgebied waar passagiers mogen in- of uitstappen. De vrijstelling geldt ingevolge het achtste lid ook voor bagage en vracht in directe transit.

Het negende lid bepaalt dat partijen kunnen verplichten de apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.

Het tiende lid van dit artikel bepaalt dat deze Overeenkomst geen gevolgen heeft voor de bepalingen van een tussen een lidstaat van de EU en een lidstaat van ASEAN toepasselijk verdrag inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal.

Artikel 12 (Gebruikersheffingen)

In het eerste en tweede lid van dit artikel wordt overeengekomen dat de gebruikersheffingen kostengerelateerd en niet ten onrechte discriminerend mogen zijn en billijk moeten worden verdeeld over alle categorieën gebruikers van de desbetreffende luchthavens of luchthavensystemen. Verder wordt bepaald dat de heffingen die aan luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd niet minder gunstig mogen zijn dan de gunstigste voorwaarden die iedere andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

Ingevolge het derde lid moeten de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van gebruikersheffingen.

Artikel 13 (Tarieven)

Het eerste lid bepaalt dat luchtvaartmaatschappijen de tarieven vrij kunnen vaststellen. Ingevolge het tweede lid mogen partijen op niet-discriminerende wijze vereisen dat de tarieven worden aangemeld. Het aanmelden gebeurt uitsluitend ter informatie.

Artikel 14 (Statistieken)

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid dat partijen elkaar statistische informatie verstrekken.

Artikel 15 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 16 (Beveiliging van de luchtvaart)

Het tweede lid van artikel 15 betreft de erkenning van de bewijzen van luchtwaardigheid, bevoegdheidsbewijzen en vergunningen die ten minste gelijk moeten zijn aan de minimumnormen.

De overige bepalingen over de veiligheid en de beveiliging van de luchtvaart zijn neergelegd in de artikelen 15 en 16 van de Overeenkomst.

Hierin zijn in het vijfde en zesde lid van artikel 15 een procedure en een aanpak geregeld (inclusief de zogenaamde platforminspecties) indien een lidstaat van de EU of een lidstaat van ASEAN twijfels heeft over de wijze waarop de door de ICAO vastgestelde internationale veiligheidsnormen en beveiligingstandaarden door de andere partij worden nageleefd en gecontroleerd.

Het derde lid van artikel 15 en het tiende lid van artikel 16 bepalen dat bij gerede twijfel overleg kan plaatsvinden. Indien correctieve maatregelen uitblijven biedt het vierde, zesde of zevende lid van artikel 15 en het vijfde, negende of tiende lid van artikel 16 de mogelijkheid om onverwijld maatregelen te nemen dan wel de exploitatievergunning of technische machtiging te weigeren, in te trekken, op te schorten, te beperken of daaraan voorwaarden te verbinden.

Het achtste lid van artikel 15 en het elfde lid van artikel 16 bepalen dat de maatregelen noodzakelijk en evenredig moeten zijn en opgeheven moeten worden wanneer de aanleiding daartoe niet langer bestaat. Verder wordt verwezen naar de bepalingen in de door de ICAO vastgestelde veiligheids- en beveiligingsstandaarden (de zogenaamde minimumnormen) die zijn vastgesteld overeenkomstig het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (*Stb.* 1947, H 165 en *Trb.* 1959, 45) (Verdrag van Chicago), die voor zover van toepassing bij de wederzijdse luchtvaartbetrekkingen tussen lidstaten van de EU en lidstaten van ASEAN in acht moeten worden genomen. Deze bepalingen worden onverkort gehandhaafd en toegepast bij de verlening van vergunningen of technische machtigingen.

Artikel 17 (Luchtverkeersbeheer)

In dit artikel zijn partijen overeengekomen samen te werken op het gebied van luchtverkeersbeheer met het oog op verbetering van vluchtefficiency, het reduceren van de kosten, het minimaliseren van de effecten op het milieu en het verhogen van de veiligheid en capaciteit van de systemen.

Artikel 18 (Milieu)

In dit artikel wordt bepaald dat partijen alle passende maatregelen nemen om het effect van de burgerluchtvaart op het milieu tot een minimum te beperken overeenkomstig hun rechten en plichten krachtens het internationaal recht. Partijen spreken af samen te werken bij de ontwikkeling van instrumenten om de uitstoot van broeikasgassen, zoals CORSIA, te beperken en om samen te werken op gebied van het reduceren van geluidsoverlast.

Artikel 19 (Aansprakelijkheid van luchtvaartmaatschappijen)

In dit artikel bevestigen partijen hun verplichtingen onder het op 28 mei 1999 te Montreal tot stand gekomen Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (*Trb.* 2000, 32 en *Trb.* 2001, 91).

Artikel 20 (Consumentenbescherming)

Partijen komen overeen samen te werken ten behoeve van een hoog niveau van consumentenbescherming.

Artikel 21 (Geautomatiseerde boekingssystemen)

In dit artikel zijn de afspraken over de vrije toegang door partijen van elkanders computerreserveringssystemen vastgelegd.

Artikel 22 (Sociale aspecten)

In dit artikel wordt bepaald dat partijen overeenkomen samen te werken op het gebied van fundamentele arbeidsrechten en -omstandigheden, de bescherming hiervan en de maatschappelijke dialoog hierover. Er zal daarbij door partijen actief worden toegezien op uitvoering van rechten en plichten voortkomend uit de respectievelijke wet- en regelgeving alsmede op verbetering daarvan. Partijen bevestigen hun verbintenis zich te houden aan de *ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work* (1998) en de doelstellingen van *ILO Declaration on Social Justice* (2008) te bevorderen. Dergelijke belangrijke arbeidskwesties kunnen in het Gemengd Comité geadresseerd worden.

Artikel 23 (Het Gemengd Comité)

Ter evaluatie van de correcte uitvoering alsmede uitlegging van de Overeenkomst is een Gemengd Comité ingesteld. Het Gemengd Comité komt minstens eenmaal per jaar bijeen en werkt op basis van consensus. De besluiten zijn bindend voor partijen.

Artikel 24 (Uitvoering)

Het eerste lid bepaalt dat de rechten of verplichtingen die uit de Overeenkomst voortvloeien toekomen aan de partijen, niet aan onderdanen van de partijen.

Het tweede lid bepaalt dat partijen alle maatregelen zullen nemen om nakoming van de verplichtingen uit de Overeenkomst te verzekeren die ingevolge het derde lid gepast en proportioneel dienen te zijn.

Het zesde lid bepaalt dat wanneer sprake is van vermeende inbreuk, partijen elkaar om informatie en bijstand kunnen vragen. Het achtste lid bepaalt dat partijen zullen samenwerken om de Overeenkomst verder te ontwikkelen en de werking ervan te verbeteren.

Artikel 25 (Geschillenbeslechting en arbitrage)

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid van geschillenbeslechting en arbitrage in het geval dat er tussen partijen een geschil over uitlegging of toepassing van de Overeenkomst ontstaat. Wanneer een geschil niet opgelost kan worden in het gemengd comité kan het voorgelegd worden voor arbitrage.

Artikel 26 (Verhouding met andere overeenkomsten)

Dit artikel heeft betrekking op het verband tussen de Overeenkomst en de reeds bestaande bilaterale overeenkomsten tussen ASEAN-lidstaten en de lidstaten van de Europese Unie, evenals de verhouding met andere overeenkomsten en/of regelingen, zoals besluiten van internationale organisaties, met name van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO). Zoals in paragraaf 1 (Inleiding) van deze toelichtende nota is vermeld, blijven specifieke bepalingen in bilaterale overeenkomsten die gunstiger zijn of niet onder de Overeenkomst vallen gelden op voorwaarde dat geen sprake is van discriminatie tussen lidstaten van de Europese Unie en hun onderdanen.

Artikelen 27–34 (Procedurele bepalingen)

De artikelen 27 tot en met 34 bevatten louter procedurele standaardbepalingen met betrekking tot onder meer Bijlage (artikel 27), Wijzigingen (artikel 28), Beëindiging (artikel 29), Registratie van deze Overeenkomst (artikel 30), Toetreding van nieuwe EU-lidstaten (artikel 31), Territoriale toepassing (artikel 32), Inwerkingtreding (artikel 33) en Authentieke teksten (artikel 34).

5. Bijlage

De Bijlage vormt een integrerend onderdeel van de Overeenkomst en geeft een toelichting op verschillende artikelen uit de Overeenkomst (artikelen A tot en met O in de Bijlage). Het legt uitzonderingen en afwijkingen uit per situatie en per land binnen de lidstaten van ASEAN. Ingevolge artikel O evalueert het Gemengd Comité deze artikelen jaarlijks op basis van een verslag van de betrokken lidstaten van ASEAN. De Bijlage is aan te merken als

uitvoerend van aard. Verdragen tot wijziging van de Bijlage behoeven, als en voor zover zij vallen onder de exclusieve bevoegdheid van de lidstaten van de Europese Unie, op grond van artikel 7, onderdeel f, van de Rijkswet goedkeuring en bekendmaking verdragen geen parlementaire goedkeuring, tenzij de Staten-Generaal zich thans het recht terzake voorbehouden.

6. Verklaringen van de partijen

De EU en haar lidstaten en de lidstaten van ASEAN hebben de intentie de Overeenkomst zo spoedig mogelijk in werking te laten treden om deze te kunnen benutten en voorafgaand aan de inwerkingtreding aanvragen voor luchtdiensten en exploitatievergunningen van elkaars luchtvaartmaatschappijen welwillend, onder voorwaarden die gelijkwaardig zijn aan die van de Overeenkomst en in overeenstemming met hun wet- en regelgeving, te behandelen. Ook zullen zij nauw overleg plegen in het kader van het Gemengd Comité en, bijvoorbeeld in geval van een COVID19 crisissituatie, hun respons coördineren om eventuele versturende effecten op het luchtvervoer zo veel mogelijk te beperken.

7. Koninkrijkspositie

De Overeenkomst geldt waar het de EU-partij betreft ingevolge artikel 2, aanhef en onderdeel z voor het landoppervlak, de binnenwateren en de territoriale zee waarop het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU) en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) van toepassing zijn. Hieruit volgt dat de Overeenkomst alleen geldt voor het Europese deel van Nederland en er geen sprake kan zijn van medegelding van de Overeenkomst voor het Caribische deel van het Koninkrijk. De Overeenkomst zal dan ook voor wat het Koninkrijk betreft, alleen voor het Europese deel van Nederland gelden. Tijdens het overlegkader met alle landen van het Koninkrijk met betrekking tot luchtvaartangelegenheden, dat als uitvloeisel van artikel 37, eerste lid en tweede lid, onder f, van het Statuut voor het Koninkrijk is opgericht, hebben de overige landen van het Koninkrijk (Aruba, Curaçao en Sint Maarten) niet aangegeven met de luchtvaartautoriteiten van de lidstaten van ASEAN in onderhandeling te willen treden over verdragen inzake luchtdiensten. Door de luchtvaartautoriteiten van Curaçao zijn twee memoranda van overeenstemming geparafeerd met lidstaten van ASEAN. Het betreft het op 10 december 2013 in Durban, Zuid-Afrika, door de luchtvaartautoriteiten van Curaçao en Singapore geparafeerd vertrouwelijk memorandum van overeenstemming om een Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Republiek Singapore te initiëren en het op 22 oktober 2015 in Antalya, Turkije, door de luchtvaartautoriteiten van Curaçao en Vietnam geparafeerd memorandum van overeenstemming om een Verdrag inzake luchtdiensten tussen het Koninkrijk der Nederlanden, ten behoeve van Curaçao, en de Socialistische Republiek Vietnam te initiëren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

De Minister van Buitenlandse Zaken,