



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 10 май 2022 г.
(OR. en)

8884/22
ADD 1

Междуинституционално досие:
2022/0137(NLE)

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа MARTINE DEPREZ, директор
Дата на получаване:	6 май 2022 г.
До:	Генералния секретариат на Съвета
№ док. Ком.:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Относно:	ПРИЛОЖЕНИЕ към Предложение за Решение на Съвета за сключване, от името на Съюза, на всеобхватното споразумение за въздушен транспорт между държавите — членки на Асоциацията на народите от Югоизточна Азия, и Европейския съюз и неговите държави членки

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2022) 193 final - ANNEX.

Приложение: COM(2022) 193 final - ANNEX



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 6.5.2022 г.
COM(2022) 193 final

ANNEX

ПРИЛОЖЕНИЕ

към

Предложение за Решение на Съвета

за сключване, от името на Съюза, на всеобхватното споразумение за въздушен транспорт между държавите — членки на Асоциацията на народите от Югоизточна Азия, и Европейския съюз и неговите държави членки

ПРИЛОЖЕНИЕ

Всеобхватно споразумение за въздушен транспорт

между

държавите — членки на Асоциацията на народите от Югоизточна Азия, и

Европейския съюз и неговите държави членки

Правителствата на:

БРУНЕЙ ДАРУССАЛАМ,
КРАЛСТВО КАМБОДЖА,
РЕПУБЛИКА ИНДОНЕЗИЯ,
ЛАОСКАТА НАРОДНОДЕМОКРАТИЧНА РЕПУБЛИКА,
МАЛАЙЗИЯ,
РЕПУБЛИКА СЪЮЗ МИАНМАР,
РЕПУБЛИКА ФИЛИПИНИ,
РЕПУБЛИКА СИНГАПУР,
КРАЛСТВО ТАЙЛАНД, и
СОЦИАЛИСТИЧЕСКА РЕПУБЛИКА ВИЕТНАМ,

като държави — членки на Асоциацията на народите от Югоизточна Азия (АСЕАН) (наричани по-долу заедно „държавите — членки на АСЕАН“ и поотделно „държава — членка на АСЕАН“),

от една страна,

както и

КРАЛСТВО БЕЛГИЯ,
РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ,
ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА,
КРАЛСТВО ДАНИЯ,
ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,
РЕПУБЛИКА ЕСТОНИЯ,
ИРЛАНДИЯ,
РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ,
КРАЛСТВО ИСПАНИЯ,
ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА ХЪРВАТИЯ,
ИТАЛИАНСКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА КИПЪР,
РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ,
РЕПУБЛИКА ЛИТВА,
ВЕЛИКОТО ХЕРЦОГСТВО ЛЮКСЕМБУРГ,

**УНГАРИЯ,
РЕПУБЛИКА МАЛТА,
КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ,
РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ,
РЕПУБЛИКА ПОЛША,
ПОРТУГАЛСКАТА РЕПУБЛИКА,
РУМЪНИЯ,
РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,
СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА,
РЕПУБЛИКА ФИНЛАНДИЯ, и
КРАЛСТВО ШВЕЦИЯ,**

като страни по Договора за Европейския съюз и Договора за функционирането на Европейския съюз (наричани по-долу заедно „Договорите за ЕС“) и държави — членки на Европейския съюз (наричани по-долу заедно „държавите — членки на ЕС“ и поотделно „държава — членка на ЕС“),

и ЕВРОПЕЙСКИЯТ СЪЮЗ, наричан по-долу „Съюзът“ или „ЕС“,

от друга страна,

КАТО ЖЕЛАЯТ да укрепят своите интереси по отношение на въздушния транспорт като средство за принос към по-тесни политически и икономически отношения между двата региона,

КАТО ОТЧИТАТ значението на ефикасните въздушнотранспортни връзки за насърчаване на търговията, туризма, инвестициите и икономическото и социалното развитие,

КАТО ЖЕЛАЯТ да подобрят въздухоплавателните услуги и да насърчат система на международно въздухоплаване, която се основава на справедлива и конкурентна среда, недискриминация и справедливи и равни възможности за конкуренция между въздушните превозвачи,

КАТО ЖЕЛАЯТ да осигурят най-висока степен на безопасност и сигурност на въздушния транспорт и като потвърждават своята дълбока загриженост по отношение на действията или заплахите срещу сигурността на въздухоплавателните средства, които застрашават безопасността на хора или имущество, влияят неблагоприятно на експлоатацията на въздухоплавателните средства и подкопават доверието на пътниците в безопасността на гражданското въздухоплаване,

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ, че държавите — членки на АСЕАН, и държавите — членки на ЕС, са страни по Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г.,

РЕШЕНИ да увеличат максимално потенциалните ползи от регулаторното сътрудничество,

КАТО ПРИЗНАВАТ важните потенциални ползи, които могат да бъдат извлечени от наличието на конкурентоспособни въздухоплавателни услуги и жизнеспособни сектори на дейност в областта на въздушнотранспортните услуги,

КАТО ЖЕЛАЯТ да насърчават еднакви условия на конкуренция за въздушните превозвачи, като признават потенциалните ползи от лоялната конкуренция и че някои субсидии могат да окажат неблагоприятно въздействие върху конкуренцията и да застрашат основните цели на настоящото споразумение,

КАТО ВЪЗНАМЕРЯВАТ да надграждат рамката на съществуващите спогодби и договорености между страните с цел предоставяне на достъп до пазари и увеличаване в максимална степен на ползите за пътниците, спедиторите, въздушните превозвачи и летищата, както и за техните служители, общности и други бенефициери,

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ значението на защитата на околната среда при разработване и прилагане на международната политика в областта на въздухоплаването,

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ необходимостта от спешни действия за справяне с изменението на климата и от постоянно сътрудничество за намаляване на емисиите на парникови газове в сектора на въздухоплаването в съответствие с многостранните договорености по този въпрос, включително инструменти на Международната организация за гражданско въздухоплаване (наричана по-долу „ИКАО“),

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ значението на защитата на интересите на потребителите, включително защитата, предоставена по Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г., и на постигането на високо равнище на защита на потребителите и като отчитат необходимостта от взаимно сътрудничество в тази област,

КАТО ОТЧИТАТ, че разширените търговски възможности нямат за цел да подкопаят трудовите или свързаните с труда стандарти на страните, и като потвърждават, че е важно да бъде отчетено въздействието на настоящото споразумение върху работната сила, трудовата заетост и условията на труд,

както и ползите, които възникват при съчетаването на икономическите печалби от отворените конкурентни пазари и високите трудови стандарти,

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ желанието си да проучат начини за улесняване на по-добър достъп до капитали за сектора на въздушния транспорт с цел по-нататъшното му развитие,

КАТО ЖЕЛАЯТ да сключат споразумение за въздушен транспорт в допълнение към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г.,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

ЧЛЕН 1

ПРИЛОЖНО ПОЛЕ

1. С настоящото споразумение се урежда предоставянето на въздушнотранспортни услуги от въздушните превозвачи на Съюза от, на или до територията на държавите — членки на АСЕАН, и от въздушните превозвачи на държавите — членки на АСЕАН, от, на или до територията на Съюза, както и предоставянето на определени услуги, свързани с тези въздушнотранспортни услуги, в съответствие с настоящото споразумение.

2. С цел внасяне на яснота, настоящото споразумение в никакъв случай не може да се тълкува като уреждащо предоставянето на въздушнотранспортни услуги от който и да е въздушен превозвач на държава — членка на АСЕАН, от, на или до територията на друга държава — членка на АСЕАН, или предоставянето на определени услуги, свързани с тези въздушнотранспортни услуги.

ЧЛЕН 2

Определения

1. За целите на настоящото споразумение:

- а) „Чикагската конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго на 7 декември 1944 г., и включва всяко приложение, прието съгласно член 90 от тази конвенция, както и всяко изменение на приложенията или на Конвенцията съгласно членове 90 и 94, доколкото тези приложения и изменения са влезли в сила за страните;
- б) „Конвенцията от Монреал“ означава Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, приета в Монреал на 28 май 1999 г.;
- в) „въздушен транспорт“ означава превоз с въздухоплавателно средство на пътници, багажи, товари и поща, поотделно или заедно, предлаган на обществеността срещу възнаграждение или под наем, който включва редовни и нередовни (чартърни) въздухоплавателни услуги;
- г) „установяване на гражданството“ означава констатация, че въздушен превозвач, който предлага да извършва въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, отговаря на изискванията по член 4 по отношение на

собственост, действителен контрол и основно място на стопанска дейност;

- д) „компетентни органи“ означава държавните агенции или ведомства, които отговарят за регулаторните и административните функции, възложени на страните съгласно настоящото споразумение;
- е) „орган за защита на конкуренцията“ означава компетентният орган или органи, отговарящи за прилагането на правото в областта на конкуренцията на една от страните, включително, в случая на Съюза, Европейската комисия;
- ж) „право в областта на конкуренцията“ означава право, което се отнася, в рамките на юрисдикцията на една от страните, до следното поведение, когато то може да засегне въздушнотранспортни услуги до, от или на територията на тази страна:
 - i) споразумения между въздушни превозвачи, решения на сдружения на въздушни превозвачи и съгласувани практики, които имат за цел или резултат предотвратяването, ограничаването или изкривяването на конкуренцията;
 - ii) злоупотреби с господстващо положение на пазара от страна на един или повече въздушни превозвачи; или
 - iii) концентрации между въздушни превозвачи, които съществено намаляват конкуренцията, по-специално в резултат на установяване или засилване на господстващо положение.
- з) „компютризирана система за резервация (наричана по-долу „КСР“) означава компютризирана система, съдържаща информация (включително разписания, свободни места и цени) на повече от един въздушен превозвач, със или без съоръжения за извършване на резервации или издаване на билети, доколкото някои или всички тези услуги се предоставят на абонатите, и включва „глобалните системи за дистрибуция“, доколкото те съдържат продукти на въздушния транспорт;
- и) „дискриминация“ означава разграничаване от какъвто и да е вид без обективна обосновка;

- й) „действителен контрол“ означава отношение, установено в резултат на упражняване на права, въз основа на договори или по друг начин, които заедно или поотделно и с оглед на съществуващите фактически обстоятелства или приложимото право дават възможност за пряко или непряко упражняване на решаващо влияние върху определено предприятие, по-специално чрез:
- i) придобиване правото на ползване на всички или част от активите на предприятието;
 - ii) права или договори, с които се предоставя решаващо влияние върху състава, гласуването или решенията на органите на предприятието или които по друг начин предоставят решаващо влияние върху управлението на дейността на предприятието.
- к) „определяне на пригодността“ означава констатация, че въздушен превозвач, който предлага да извършва въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, има достатъчен финансов капацитет и адекватен управленски опит, за да извършва такива услуги, и че е готов да спазва законовите и подзаконовите разпоредби и изискванията, които уреждат извършването на такива услуги;
- л) „пълна себестойност“ означава стойността на предоставените услуги, която може да включва съответните инвестиционни разходи и амортизация на активи, както и разходи за техническо обслужване, експлоатация, управление и администрация;
- м) „международен въздушен транспорт“ означава въздушен превоз, който преминава през въздушното пространство над територията на повече от една държава;
- н) „съществени сделки“ означава доставката на стоки и услуги, които са от такъв мащаб, че оказват въздействие върху справедливите и равни възможности за конкуренция на въздушните превозвачи на страните по Споразумението;
- о) „нередовна (чартърна) линия“ означава въздушнотранспортна услуга, която не е редовна линия;
- п) „страна“ означава Съюзът и държавите — членки на ЕС, от една страна, или държава — членка на АСЕАН, от друга страна;

- р) „страни“ означава:
- i) Съюзът и държавите — членки на ЕС; както и
 - ii) държавите — членки на АСЕАН.
- с) „основно място на стопанска дейност“ означава мястото на главното управление или седалището на въздушен превозвач на територията на страната, в която се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на въздушния превозвач, включително управлението на поддържането на летателната годност;
- т) „редовна въздушна линия“ означава серия от полети, която притежава всички характеристики, посочени по-долу:
- i) преминава през въздушното пространство над територията на повече от една държава;
 - ii) изпълнява се от въздухоплавателно средство за превоз на пътници, багаж, поща и/или товари срещу възнаграждение или под наем по такъв начин, че всеки полет да е отворен за ползване от обществеността;
 - iii) изпълнява се по такъв начин, че да обслужва движението между същите две или повече точки:
 - А) в съответствие с публикувано разписание; или
 - Б) чрез полети, които са толкова редовни или чести, че представляват разпознаваема систематична серия.
- у) „самообслужване“ означава ситуация, при която въздушен превозвач пряко предоставя на себе си една или повече категории наземно обслужване и не сключва договор от какъвто и да е вид с трета страна за предоставянето на такива услуги. За целите на това определение въздушните превозвачи не се считат помежду си за трети страни, когато:
- i) един от тях притежава мажоритарен дял в друг; или
 - ii) една самостоятелна структура притежава мажоритарен дял във всеки от тях.

- ф) „сериозни смущения в икономиката на една от страните“ означава извънредна, временна и значителна криза, която засяга цялата икономика на държава — членка на АСЕАН, или на държава — членка на ЕС, а не конкретен регион или икономически сектор;
- х) „държавно предприятие“ означава всяко предприятие, което извършва търговска дейност, когато:
- i) една от страните притежава повече от 50 % от записания капитал на предприятието или от гласовете, свързани с емитираните от предприятието акции; или
 - ii) една от страните упражнява или има възможност да упражнява решаващо влияние, пряко или непряко, чрез финансовото си участие или чрез правилата или практиките, свързани с неговото функциониране, или чрез всякакви други средства, свързани с установяването на такова решаващо влияние върху предприятието. Приема се, че една от страните упражнява решаващо влияние, когато тя може пряко или непряко да назначава повече от половината от членовете на административния, управителния или надзорния орган на предприятието;
- ц) „спиране с нетърговска цел“ означава кацане с всякаква цел, различна от тази за качване или сваляне на пътници, багажи, товари и/или поща при въздушния транспорт;
- ч) „субсидия“ означава всяко финансово съдействие, оказано от правителството или друг държавен орган, включително:
- i) прякото прехвърляне на парични средства, като например безвъзмездни средства, заеми или вливане на капитали, потенциалното пряко прехвърляне на парични средства, поемането на задължения, като например гаранции по заеми, капиталови инжекции, собственост, защита от изпадане в несъстоятелност, или застраховане;
 - ii) опрощаването или несъбирането на изискуеми приходи;
 - iii) предоставянето на стоки или услуги, които не са част от общата инфраструктура, или купуването на стоки или услуги; или

- iv) заплащането на вноски във фондове или упълномощаването или възлагането на частна организация да изпълнява една или повече от функциите, посочени в параграф 1, буква ч), подточки i), ii) и iii) от настоящия член, които обикновено се упражняват от правителството или друг държавен орган и практиката не се отличава по същество от обичайно следваната от правителствата практика,

ограничено до субект, отрасъл или група от субекти или отрасли под юрисдикцията на предоставящия орган и носещо облага за въздушните превозвачи. Счита се, че не се осигурява облага чрез финансова намеса от страна на правителство или друг държавен орган, ако частен пазарен участник, мотивиран единствено от перспективи за рентабилност, в същото положение както въпросния държавен орган би извършил същата финансова намеса;

- ш) „тарифа“ означава всяка цена, ставка или такса за въздушен превоз на пътници, багажи и/или товари (с изключение на поща), включително всеки друг вид транспорт във връзка с въздушния превоз, който се таксува от авиокомпаниите, включително и от техните агенти, и условията, определящи наличието на такива цени, ставки или такси;
- щ) „територия“ означава, за държавите — членки на АСЕАН, сухоземната територия, вътрешните води, архипелажните води, териториалните води, морското дъно и неговият подпочвен слой, както и въздушното пространство над тях; а за Съюза — сухоземната територия, вътрешните води и териториалните води, за които се прилагат Договорите на ЕС, и при условията, предвидени в тези договори, както и морското дъно и неговият подпочвен слой и въздушното пространство над тях; както и
- аа) „потребителска такса“ означава такса, наложена на въздушните превозвачи за предоставянето на летищни, аеронавигационни или свързани със сигурността на въздухоплаването съоръжения или услуги, включително свързани с тях услуги и съоръжения, или такса, свързана с шума, и включва такси за справяне с местните проблеми с качеството на въздуха на или около летищата. С цел внасяне на яснота, това определение не включва схеми за справяне със свързаните с климата емисии от международното въздухоплаване.

ЧЛЕН 3

Предоставяне на права

Разписание на маршрутите

1. Държава — членка на ACEAN, разрешава на въздушните превозвачи от Съюза да изпълняват полети по следните маршрути:

която и да е точка в Съюза — която и да е междинна точка — която и да е точка в съответната държава — членка на ACEAN — която и да е точка извън тези територии.

За целите на посочените по-горе маршрути междинните точки и точките извън тези територии включват една или повече точки в която и да е друга държава — членка на ACEAN.

2. Съюзът и неговите държави членки разрешават на въздушните превозвачи от държавите — членки на ACEAN, да изпълняват полети по следните маршрути:

която и да е точка в съответната държава — членка на ACEAN — която и да е междинна точка — която и да е точка в Съюза — която и да е точка извън тези територии.

За целите на посочените по-горе маршрути точките в Съюза включват една или повече точки в която и да е друга държава — членка на ЕС.

Права за извършване на въздушни превози

3. Страните си предоставят взаимно следните права за извършване на международен въздушен транспорт от съответните си въздушни превозвачи:

- а) правото на прелитане над територията на предоставящата правото страна, без кацане;
- б) правото да се извършва спиране с нетърговска цел на територията на предоставящата правото страна;
- в) правото на въздушните превозвачи на държава — членка на ACEAN, да извършват международен въздушен транспорт чрез редовни и нередовни пътнически, товарни и комбинирани услуги между която и да е точка в тази държава — членка на ACEAN, и която и да е точка в Съюза (права за извършване на въздушни превози по трета и четвърта свобода);

- г) правото на въздушните превозвачи на Съюза да извършват международен въздушен транспорт чрез редовни и нередовни пътнически, товарни и комбинирани услуги между която и да е точка в Съюза и която и да е точка в държавите — членки на АСЕАН (права за извършване на въздушни превози по трета и четвърта свобода);
- д) правото на въздушните превозвачи на държава — членка на АСЕАН, да извършват международен въздушен транспорт чрез редовни и нередовни пътнически, товарни и комбинирани услуги, между която и да е точка в държава — членка на ЕС, и която и да е точка в друга държава — членка на ЕС, или която и да е точка в трета държава, като част от услуга с отправна точка или местоназначение в тази държава — членка на АСЕАН (права за извършване на въздушни превози по пета свобода), при спазване на параграф 4 от настоящия член;
- е) правото на въздушните превозвачи на Съюза да извършват международен въздушен транспорт чрез редовни и нередовни пътнически, товарни и комбинирани услуги между която и да е точка в държава — членка на АСЕАН, и която и да е точка в друга държава — членка на АСЕАН, или която и да е точка в трета държава, като част от услуга с отправна точка или местоназначение в Съюза (права за извършване на въздушни превози по пета свобода), при спазване на параграф 5 от настоящия член; както и
- ж) други права, определени в настоящото споразумение.

4. По отношение на пътническите и комбинираните услуги правата, предоставени съгласно параграф 3, буква д) от настоящия член, за всяка държава — членка на АСЕАН, са предмет на всяко едно от следните условия:

- а) Не повече от седем (7) полета на седмица със заминаване или пристигане във всяка държава — членка на ЕС, могат да се изпълняват във всяка посока незабавно след влизането в сила на настоящото споразумение;
- б) Не повече от седем (7) допълнителни полета на седмица със заминаване или пристигане във всяка държава — членка на ЕС, могат да се изпълняват във всяка посока след две (2) години; както и
- в) Полетите, изпълнявани съгласно параграф 4, буква б) от настоящия член, не могат да обслужват маршрути между държава — членка на ЕС, и трета държава, които вече се

обслужват от въздушен превозвач на Съюза. За целите на настоящия параграф даден маршрут се счита за обслужван от въздушен превозвач на Съюза, ако този превозвач обслужва посочения маршрут чрез редовни услуги със свое собствено въздухоплавателно средство, с въздухоплавателни средства, взети на лизинг със или без екипаж, или, в случай на непрекъснат полет, чрез споделяне на код.

5. По отношение на пътническите и комбинираните услуги правата, предоставени съгласно параграф 3, буква е) от настоящия член, за всяка държава — членка на ЕС, са предмет на всяко едно от следните условия:
- а) Не повече от седем (7) полета на седмица със заминаване или пристигане във всяка държава — членка на АСЕАН, могат да се изпълняват във всяка посока незабавно след влизането в сила на настоящото споразумение;
 - б) Не повече от седем (7) допълнителни полета на седмица със заминаване или пристигане във всяка държава — членка на АСЕАН, могат да се изпълняват във всяка посока след две години; както и
 - в) Полетите, изпълнявани съгласно параграф 5, буква б) от настоящия член, не могат да обслужват маршрути между държава — членка на АСЕАН, и трета държава, които вече се обслужват от въздушен превозвач на държава — членка на АСЕАН. За целите на настоящия параграф даден маршрут се счита за обслужван от въздушен превозвач на държава — членка на АСЕАН, ако този превозвач обслужва посочения маршрут чрез редовни услуги със свое собствено въздухоплавателно средство, с въздухоплавателни средства, взети на лизинг със или без екипаж, или, в случай на непрекъснат полет, чрез споделяне на код.

Оперативна гъвкавост

6. За всеки отделен полет или всички заедно, и по свой избор по маршрутите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, въздушните превозвачи на всяка страна могат:

- а) да изпълняват полети в едната или в двете посоки;
- б) да комбинират различни полетни номера в рамките на един полет на въздухоплавателно средство;

- в) да обслужват междинни точки и точки извън териториите, както и точки на териториите на страните във всякакви комбинации и във всякаква последователност съгласно разпоредбите на параграф 3 от настоящия член;
- г) пропускат спирания в някоя точка или точки;
- д) да прехвърлят превози от дадено свое въздухоплавателно средство на друго свое въздухоплавателно средство във всяка точка („change of gauge“ — смяна на самолета под един полетен номер);
- е) да изпълняват полети с междинно спиране в които и да е точки, независимо дали са във, или извън територията на някоя от страните;
- ж) да извършват транзитен превоз през територията на друга страна;
- з) да комбинират превози на едно и също въздухоплавателно средство, независимо откъде произхождат тези превози; както и
- и) да обслужват повече от една точка в една и съща държава — членка на ЕС, или държава — членка на АСЕАН, в рамките на един полет („co-terminalisation“).

7. Оперативната гъвкавост, предвидена в параграф 6 от настоящия член, може да се упражнява без ограничения на посоката или на географското място, при условие че:

- а) полетите на въздушните превозвачи на държава — членка на АСЕАН, обслужват точка в тази държава — членка на АСЕАН; както и
- б) полетите на въздушните превозвачи на Съюза обслужват точка в Съюза.

8. Всяка страна разрешава на всеки въздушен превозвач да определя честотата и капацитета на предлагания от него международен въздушен транспорт на базата на търговски съображения. В съответствие с това право нито една от страните не ограничава едностранно обема на превозите, честотата или периодичността на обслужване, маршрутизацията, отправната точка и местоназначението на превоза или вида/видовете въздухоплавателни средства, експлоатирани от въздушните превозвачи на другата страна, освен по

митнически, технически, оперативни, екологични и здравни причини или по причини, свързани с безопасността на управлението на въздушното движение, по недискриминационен начин, или ако в настоящото споразумение е предвидено друго.

9. Нищо от настоящото споразумение не може да се счита, че предоставя някое от следните права:

- а) по отношение на държавите — членки на АСЕАН, правото на техните въздушни превозвачи да приемат на борда в която и да е държава — членка на ЕС, пътници, багажи, товари и/или поща, превозвани срещу възнаграждение или под наем и предназначени за друга точка в същата държава — членка на ЕС; както и
- б) по отношение на Съюза, правото на неговите въздушни превозвачи да приемат на борда в която и да е държава — членка на АСЕАН, пътници, багажи, товари и/или поща, превозвани срещу възнаграждение или под наем и предназначени за друга точка в същата държава — членка на АСЕАН.

ЧЛЕН 4

Експлоатационни и технически разрешения

1. При получаване на заявление за експлоатационно разрешение от въздушен превозвач на едната страна, другата страна издава съответните експлоатационни и технически разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че е изпълнено всяко едно от следните условия:

- а) в случай на въздушен превозвач на държава — членка на АСЕАН:
 - i) основното място на стопанска дейност на въздушния превозвач е на територията на тази държава — членка на АСЕАН, и той има валиден оперативен лиценз в съответствие със законодателството на същата държава — членка на АСЕАН;
 - ii) държавата — членка на АСЕАН, която е издала свидетелството за авиационен оператор, упражнява и поддържа действителен регулаторен контрол върху въздушния превозвач и компетентният орган е ясно определен; както и

- iii) въздушният превозвач се притежава пряко или чрез собственост на мажоритарния дял и се контролира действително от държава — членка на АСЕАН, и/или от нейни граждани, или и двете;
- б) в случай на въздушен превозвач на държава — членка на Съюза:
 - i) въздушният превозвач е установен на територията на Съюза и притежава валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Съюза;
 - ii) държавата — членка на ЕС, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, упражнява и поддържа действителен регулаторен контрол върху въздушния превозвач и компетентният орган е ясно определен; както и
 - iii) въздушният превозвач се притежава пряко или чрез собственост на мажоритарния дял и се контролира действително от една или повече държави — членки на ЕС, от други държави — страни по Споразумението за Европейското икономическо пространство, от Швейцария, от граждани на такива държави или от комбинация от тях;
- в) изискванията на членове 15 и 16 се спазват; както и
- г) въздушният превозвач отговаря на условията, предвидени в законовите и подзаконовите актове, които обикновено се прилагат за извършването на международен въздушен транспорт от страната, която разглежда заявлението.

2. За целите на настоящия член и на член 5 доказателството за действителен регулаторен контрол върху даден въздушен превозвач включва следното:

- а) съответният въздушен превозвач притежава валиден оперативен лиценз или разрешително, издадени от компетентния орган на засегнатата страна, и отговаря на критериите на тази страна, издала оперативния лиценз или разрешителното за извършване на международни въздухоплавателни услуги; както и

- б) тази страна има и поддържа програми за надзор над безопасността и сигурността за този въздушен превозвач в съответствие със стандартите на ИКАО.

3. При издаването на експлоатационни и технически разрешения всяка страна се отнася към всички превозвачи на другата страна без дискриминация.

4. При получаване на заявление за експлоатационно разрешение от страна на въздушен превозвач от едната страна, другата страна признава всяко регулаторно решение по отношение на годността и/или националната принадлежност, издадено от първата страна за този въздушен превозвач, така както би признала решение, издадено от собствените си компетентни органи, и не предприема допълнителни проверки по тези въпроси, освен в случаите, предвидени в член 5, параграф 2. С цел внасяне на яснота, настоящият параграф не обхваща признаването на решения във връзка със сертификати или лицензи за безопасност, договорености за сигурност или застрахователно покритие.

ЧЛЕН 5

Отказ, отмяна, спиране на действието или ограничаване на експлоатационното или на техническото разрешение

1. Всяка страна може да откаже, отнеме, спре действието, обвърже с условия или ограничи експлоатационните или техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна или по друг начин да откаже, спре действието, обвърже с условия или ограничи дейността на въздушен превозвач на тази друга страна, когато:

- а) в случай на въздушен превозвач на държава — членка на АСЕАН:
 - i) основното място на стопанска дейност на въздушния превозвач не е на територията на държава — членка на АСЕАН, или той няма валиден оперативен лиценз в съответствие със законодателството на същата държава — членка на АСЕАН; или
 - ii) държавата — членка на АСЕАН, издала свидетелство за авиационен оператор, не упражнява или не поддържа действителен регулаторен контрол върху въздушния превозвач или съответният компетентен орган не е ясно определен; или

- iii) въздушният превозвач не се притежава пряко или чрез собственост на мажоритарния дял и не се контролира действително от държава — членка на АСЕАН, и/или от нейни граждани, или и двете;
- б) в случай на въздушен превозвач на държава — членка на Съюза:
- i) въздушният превозвач не е установен на територията на Съюза или не притежава валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Съюза; или
 - ii) държавата — членка на ЕС, отговорна за издаването на свидетелството му за авиационен оператор, не упражнява или не поддържа действителен регулаторен контрол върху въздушния превозвач или компетентният орган не е ясно определен; или
 - iii) въздушният превозвач не се притежава пряко или чрез собственост на мажоритарния дял и не се контролира действително от една или повече държави — членки на ЕС, от други държави — страни по Споразумението за Европейското икономическо пространство, от Швейцария, от граждани на такива държави или от комбинация от тях; или
- в) въздушният превозвач не е спазил законовите и подзаконовите актове, посочени в член 7.

2. Ако някоя страна има достатъчно основания да смята, че въздушен превозвач на другата страна се намира в някое от изложените в параграф 1 от настоящия член положения, тя може да поиска незабавни консултации с другата страна.

3. Такива консултации започват в най-кратки срокове, но не по-късно от тридесет (30) дни след датата на получаване на искането за консултации. Ако в срок от тридесет (30) дни или друг договорен срок от началото на такива консултации не бъде постигнато удовлетворително споразумение или не бъдат предприети договорените коригиращи действия, това представлява основание за страната, поискала консултациите, да предприеме действия да откаже, отмени, временно прекрати, наложи условия или ограничи експлоатационните или техническите разрешения на засегнатия въздушен превозвач на другата страна или по друг начин да откаже, спре действието, обвърже с условия или ограничи дейността на засегнатия въздушен превозвач, за да гарантира спазването на разпоредбите на членове 4 и 7.

4. Независимо от параграф 3 от настоящия член, в случая, посочен в параграф 1, буква в) от него, всяка страна може да предприеме незабавни или спешни действия, ако това се налага поради извънредна ситуация или за предотвратяване на продължаващо неспазване. С цел внасяне на яснота, продължаващо неспазване означава, че въпросът за неспазването вече е бил повдигнат между компетентните органи на засегнатите страни.

5. Настоящият член не ограничава правата на която и да е от страните да откаже, отмени, временно прекрати, наложи условия или да ограничи експлоатационното или техническото разрешение на въздушен превозвач или въздушни превозвачи на друга страна, нито по друг начин да откаже, временно прекрати, обвърже с условия или ограничи дейността на въздушен превозвач или въздушни превозвачи на друга страна в съответствие с разпоредбите на членове 8, 15, 16 или 25.

ЧЛЕН 6

Либерализиране на собствеността и контрола

Страните признават потенциалните ползи от постепенното либерализиране на собствеността и контрола върху съответните си въздушни превозвачи. Страните могат да проучат в подходящ момент в рамките на съвместния комитет, посочен в член 23, реципрочното либерализиране на собствеността и контрола върху въздушните превозвачи. След това съвместният комитет може да предложи изменения на настоящото споразумение в съответствие с член 23, параграф 4, буква е) и член 28.

ЧЛЕН 7

Спазване на законовите и подзаконовите актове

1. При влизане, пребиваване или напускане на територията на едната страна законите и подзаконовите актове, свързани с достъпа до, дейността на или отпътуването от нейната територия от въздухоплавателни средства, извършващи международен въздушен транспорт, се спазват от въздушните превозвачи на другата страна.

2. При влизане, пребиваване или напускане на територията на едната страна нейните закони и подзаконови актове, свързани с достъпа до, дейността на или отпътуването от нейната територия на пътници, екипажи, багажи, товари и/или поща във въздухоплавателни средства (включително подзаконовите актове относно влизане, пропускателен режим, имиграция, паспорти, митници и

карантина или, когато става дума за поща, подзаконовите актове за пощите), се спазват от самите пътници, екипажи, багажи, товари и поща на въздушните превозвачи на другата страна, или от тяхно име.

3. Всяка страна разрешава на своята територия на въздушните превозвачи на другата страна да предприемат мерки, за да гарантират, че се превозват само лица, разполагащи с пътните документи, които се изискват за влизане на територията на другата страна или за транзитно преминаване през нея.

ЧЛЕН 8

Лоялна конкуренция

1. Страните се споразумяват, че тяхната обща цел е да създадат справедлива и конкурентна среда, в която въздушните превозвачи на страните се ползват със справедливи и равни възможности да се конкурират при предоставянето на въздушнотранспортни услуги.

2. За постигане на целта, посочена в параграф 1 от настоящия член, страните:

- а) приемат или поддържат правото в областта на конкуренцията;
- б) създават или поддържат оперативно независим орган за защита на конкуренцията, разполагащ с всички необходими правомощия и ресурси, който ефективно прилага правото на страната в областта на конкуренцията. Решенията на органа за защита на конкуренцията подлежат на обжалване и преразглеждане от съдилищата или трибуналите на тази страна;
- в) в рамките на съответните си юрисдикции премахват всички форми на дискриминация или нелоялни практики, които биха оказали неблагоприятно въздействие върху справедливите и равни възможности на въздушните превозвачи на другата страна да се конкурират при предоставянето на въздушнотранспортни услуги. С цел внасяне на яснота, нищо в параграф 2, буква в) от настоящия член не включва поведението, описано в член 2, параграф 1, буква ж); както и
- г) не предоставят, нито поддържат субсидии за никой въздушен превозвач, ако тези субсидии биха се отразили неблагоприятно върху справедливите и равни възможности на въздушните превозвачи на другата страна да се конкурират при предоставянето на въздушнотранспортни услуги.

3. Независимо от параграф 2, буква г) от настоящия член, може да бъде предоставено следното:

а) подпомагане на въздушни превозвачи, изпаднали в неплатежоспособност или в затруднено положение, ако:

- i) подпомагането е обвързано с изискване за надежден план за реструктуриране на основата на реалистични прогнози, за да се гарантира възвръщането в разумен срок на дългосрочната жизнеспособност на въздушния превозвач в затруднено положение; както и
- ii) засегнатият въздушен превозвач, неговите инвеститори или акционери също дават значителен принос към разходите за реструктурирането;

б) временна подкрепа на ликвидността на въздушен превозвач в затруднено положение под формата на заеми или гаранции по заеми, ограничена до сумата, необходима единствено за да може съответният въздушен превозвач да продължи стопанската си дейност за времето, необходимо за изготвяне на план за реструктуриране или ликвидация;

в) при условие че те са ограничени до минималните суми, необходими за постигане на тяхната цел и че последиците за предоставянето на въздушнотранспортни услуги между страните са сведени до минимум:

- i) субсидии за отстраняване на щети, причинени от природни бедствия или други извънредни събития;
- ii) субсидии за преодоляване на сериозни затруднения в икономиката на някоя от страните;
- iii) субсидии за въздушните превозвачи, натоварени с изпълнението на ясно определени задължения за обществена услуга, необходими за удовлетворяване на транспортни нужди от основно значение на населението, които не могат да бъдат удовлетворени само от пазарните сили, стига тези субсидии да са ограничени до разумно възнаграждение за предоставянето на съответните въздухоплавателни услуги; както и

- iv) субсидии, достъпни за всички превозвачи, които не са *de jure* или *de facto* ограничени до определени въздушни превозвачи.

4. Страните гарантират, че всеки от въздушните им превозвачи, който предоставя въздушнотранспортни услуги съгласно настоящото споразумение, публикува или изготвя и предоставя при поискване годишен финансов доклад и съпътстващ финансов отчет, които са преминали независим одит и са в съответствие с международно признати стандарти за счетоводство и оповестяване на финансова информация на предприятията, например Международните стандарти за финансово отчитане. Във всеки случай субсидиите се посочват отделно във финансовия отчет.

5. Конкретно за въздушния транспорт всяка страна гарантира, че същественият сделки между нейните въздушни превозвачи и доставчиците на стоки и услуги, които са държавни предприятия (под каквато и да е форма), на тази страна, се основават на търговски условия, равностойни на тези, които преобладават в сделките между несвързани лица при справедливи пазарни условия.

6. По искане на едната страна, другата страна ѝ предоставя в срок от тридесет (30) дни или в договорен срок съответната информация, която може да бъде мотивирано изисквана, за да се гарантира спазването на разпоредбите на настоящия член. Тя може да включва допълнителна информация, свързана със субсидиите и с позициите, посочени в параграфи 4 и 5 от настоящия член. Ако бъде поискана, тази информация се третира като поверителна от страната, която я получава.

7. Ако една или няколко страни (наричани по-долу заедно „страна ищец“ за целите на настоящия член) считат, че справедливите и равни възможности за конкуренция на техните въздушни превозвачи са неблагоприятно повлияни от:

- а) дискриминация или нелоялни практики, забранени съгласно параграф 2, буква в) от настоящия член;
- б) субсидия, забранена съгласно параграф 2, буква г) от настоящия член, различна от изброените в параграф 3 от него; или
- в) непредоставяне на информацията, изисквана съгласно параграф 6 от настоящия член,

тя може да пристъпи към действия съгласно параграфи 8—10 от настоящия член.

8. Страната ищец подава писмено искане за консултации до засегнатата(ите) страна(и) (наричани по-долу заедно „страна ответник“ за целите на настоящия член). Консултациите започват в срок от тридесет (30) дни, считано от датата на получаване на искането, освен ако страните се договорят за друго.

9. Ако страната ищец и страната ответник не успеят да постигнат съгласие по въпроса в срок от шестдесет (60) дни, считано от датата на получаване на искането за консултации, страната ищец може да предприеме мерки срещу всички или някои от въздушните превозвачи на страната ответник, които са участвали в оспорваните действия или които са извлекли ползи от дискриминацията, нелоялните практики или субсидиите.

10. Мерките, предприемани по силата на параграф 9 от настоящия член, са подходящи и пропорционални, като обхватът и продължителността им се ограничават до строго необходимото, с цел смекчаване на вредите за въздушните превозвачи на страната ищец и премахване на неоснователното предимство, получено от въздушните превозвачи на страната ответник.

11. Когато по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия член, се използва процедурата за уреждане на спорове, предвидена в член 25:

- а) независимо от разпоредбите на член 25, параграфи 2 и 3, спорът може незабавно да бъде отнесен до лице или орган за решаване или се отнася за арбитраж; както и
- б) сроковете, посочени в член 25, параграфи 10, 11 и 12, се съкращават наполовина.

12. Нищо в настоящото споразумение не засяга, ограничава или застрашава по какъвто и да било начин компетентностите или правомощията на органите за защита на конкуренцията на страните или на съдилищата или трибуналите, които осъществяват съдебен контрол върху решенията на тези органи. Никое действие, предприето в съответствие с параграф 9 от настоящия член от страна ищец, не накърнява никое евентуално действие или мярка, предприети от тези органи и съдилища или трибунали, включително тези на страната ищец. Действията и мерките на органите за защита на конкуренцията на страните и съдилищата или трибуналите, които осъществяват съдебен контрол върху решенията на тези органи, се изключват от механизма за уреждане на спорове, предвиден в член 25.

ЧЛЕН 9

Стопанска дейност

1. Страните са съгласни, че пречките пред стопанската дейност на техните въздушни превозвачи ще възпрепятстват реализирането на ползите, които цели настоящото споразумение. Страните се споразумяват да си сътрудничат за премахването на такива пречки, когато те могат да възпрепятстват търговските операции, да доведат до нарушаване на конкуренцията или да засегнат равните възможности за конкуренция.

2. Съвместният комитет наблюдава постигнатия напредък в ефективното преодоляване на пречките пред стопанската дейност, с които се сблъскват въздушните превозвачи на страните.

ЧЛЕН 10

Търговски операции

1. Страните си предоставят взаимно правата, посочени в параграфи 2—17 от настоящия член. От въздушните превозвачи на страните не се изисква да определят местен партньор за целите на настоящия член.

Представители на въздушните превозвачи

2. При необходимост въздушните превозвачи на всяка страна имат правото да поддържат свободно представителства и съоръжения на територията на другата страна за предоставяне на услуги съгласно настоящото споразумение, доколкото това е практически възможно и без дискриминация.

3. Без да се засягат разпоредбите за безопасност и сигурност, когато такива съоръжения са разположени на летище, те могат да подлежат на ограничения, свързани с наличното пространство.

4. На въздушните превозвачи на всяка страна се разрешава в съответствие със законовите и подзаконовите актове на другата страна, отнасящи се до влизането, пребиваването и трудовата заетост, да доведат и поддържат на територията на другата страна управленски, търговски, технически, оперативен и друг специализиран персонал, необходим за поддържане на предоставянето на въздушен транспорт. При необходимост страните ускоряват издаването на разрешения за работа за персонала на представителствата в съответствие с настоящия параграф, включително за служители, които изпълняват временни задължения, съгласно действащите закони и подзаконови актове.

Наземно обслужване

5. а) Без да се засяга параграф 5, буква б) от настоящия член, що се отнася до наземното обслужване на територията на друга страна по Споразумението, на въздушните превозвачи на всяка от страните се разрешава следното:
- i) да извършват свое собствено наземно обслужване (самообслужване); или
 - ii) да избират измежду конкурентни доставчици, когато тези доставчици предоставят цялостно или частично наземно обслужване, в съответствие със законовите и подзаконовите актове на съответната страна.
- б) Параграф 5, буква а) от настоящия член е предмет на съображения за безопасност, сигурност и физически или оперативни ограничения. Когато такива съображения ограничават, предотвратяват или правят невъзможно самообслужването и когато няма ефективна конкуренция между доставчиците на наземно обслужване, съответната страна гарантира, че всички такива услуги се предоставят на равна и подходяща основа на всички въздушни превозвачи и че цените на такива услуги се определят въз основа на адекватни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

Разпределяне на слотове на летищата

6. Всяка страна гарантира, че нейните разпоредби, насоки и процедури за разпределяне на слотове на летищата на нейна територия, се прилагат прозрачно, ефективно, недискриминационно и своевременно.

Оперативни планове, програми и разписания

7. Всяка страна може да изиска само за информация на нейните компетентни органи да бъде представено уведомяване за оперативни планове, програми или разписания за въздухоплавателни услуги, извършвани съгласно настоящото споразумение. Ако някоя страна изисква такова уведомяване, тя свежда до минимум административната тежест, свързана с изискванията и процедурите по уведомяване, за посредниците в областта на въздушния транспорт и въздушните превозвачи на другата страна.

Продажби, местни разходи и прехвърляне на средства

8. На въздушните превозвачи на всяка страна се разрешава да извършват продажба на въздушнотранспортни услуги и свързани услуги, както собствени,

така и такива на всеки друг въздушен превозвач, на територията на друга страна. Въздушният превозвач може по свое усмотрение да направи това пряко и/или чрез своите търговски представители, други посредници, назначени от въздушния превозвач, или чрез интернет или друг наличен канал. Продажбата и покупката на такива транспортни и свързани услуги се разрешава във валутата на територията на продажбата или покупката или в свободно конвертируема валута.

9. Въздушните превозвачи на всяка страна имат право да заплащат местните разходи, включително покупките на гориво на територията на другата страна, в местна валута или, по свое усмотрение, в свободно конвертируема валута по пазарния обменен курс.

10. а) На въздушните превозвачи на всяка страна се разрешава при поискване да обменят местни приходи в свободно конвертируема валута и да превеждат такива приходи по всяко време и по всякакъв начин от територията на другата страна по Споразумението до държава по свой избор.

Обменът на валута и преводите се разрешават в най-кратки срокове и без ограничения или облагане с данъци, по пазарния обменен курс, приложим за текущи операции и превод на валута на датата, на която въздушният превозвач е подал първоначалната заявка за извършване на превода, и не подлежат на други такси, освен обичайните такси, начислявани от банките за такъв обмен на валута и преводи.

б) Когато при изключителни обстоятелства движението на капитали и плащанията, включително прехвърляне на средства, причиняват или заплашват да причинят сериозни затруднения за функционирането на икономиката на някоя страна, тази страна може да предприеме мерки, които ограничават правата, посочени в параграф 10, буква а) от настоящия член, при условие че тези мерки са временни и са ограничени до строго необходимото за справяне с такива трудности. Тези мерки не представляват средство за произволна или неоправдана дискриминация по отношение на въздушните превозвачи на другите страни в сравнение с превозвачите на която и да е друга държава.

Договорености за маркетингово сътрудничество

11. При извършване или предлагане на въздушнотранспортни услуги съгласно настоящото споразумение въздушните превозвачи на всяка страна могат да сключват договорености за маркетингово сътрудничество, като споразумения за блок-места или за споделяне на кодове с:

а) всеки въздушен превозвач или превозвачи на страните;

б) всеки въздушен превозвач или превозвачи на трета държава; както и

в) всички наземни (сухопътни или морски) доставчици на транспортни услуги на която и да е държава,

при условие, че i) опериращият въздушен превозвач притежава съответните права за извършване на въздушни превози; ii) търговският превозвач притежава съответните права за маршрути; и iii) договореностите отговарят на изискванията, които обикновено се прилагат към подобни договорености.

12. При извършване или предлагане на въздушнотранспортни услуги съгласно настоящото споразумение, при спазване на член А, въздушните превозвачи на всяка страна могат да сключват договорености за маркетингово сътрудничество, като споразумения за блок-места или за споделяне на кодове с въздушен превозвач, който изпълнява вътрешна отсечка от маршрута, при условие че:

а) вътрешната отсечка е част от международно пътуване; както и

б) договореностите отговарят на изискванията, които обикновено се прилагат към подобни договорености.

За целите на настоящия параграф вътрешна отсечка означава, ако опериращият въздушен превозвач е превозвач на Европейския съюз — маршрут на територията на държава — членка на ЕС; и, ако опериращият въздушен превозвач по вътрешната отсечка е превозвач на държава — членка на АСЕАН, маршрут на територията на тази държава — членка на АСЕАН.

13. По отношение на продажбата на пътнически въздушнотранспортни услуги, които са свързани с договорености за маркетингово сътрудничество, при продажбата на билети купувачът бива информиран на мястото на продажбата или при всички положения при регистрацията или преди качване на самолета, когато не е необходима регистрация при прекачване, кои оператори ще го превозват в отделните участъци от пътуването.

Интермодални услуги

14. Във връзка с превоза на пътници, доставчиците на наземен транспорт не могат да бъдат подчинени на законовите и подзаконовите актове, уреждащи въздушния превоз, единствено на основание, че такъв наземен превоз се предлага от въздушен превозвач от негово собствено име.

15. Независимо от останалите разпоредби на настоящото споразумение, въздушните превозвачи и непреките доставчици на услуги по товарен транспорт на всяка страна могат без ограничения да използват във връзка с международния въздушен транспорт всякакъв вид наземен транспорт за товари към и от всяка точка на териториите на страните или в трети държави, включително транспорт към и от всички летища, разполагащи с митнически съоръжения, включително, където е приложимо, правото да превозват товари под митнически надзор съгласно приложимите закони и подзаконови актове. Такива товари, превозвани наземно или по въздуха, се ползват с достъп до летищна митническа обработка и до митническите съоръжения на летищата. Въздушните превозвачи могат да избират дали сами да извършват своя наземен транспорт, или да осигурят такъв чрез договорености с други доставчици на наземен транспорт, включително наземен транспорт, извършван от други въздушни превозвачи и непреки доставчици на услуги по въздушен транспорт на товари. Такива интермодални товарни услуги могат да бъдат предлагани на единична фиксирана цена за комбинирания въздушен и наземен транспорт, при условие че товародателите не се въвеждат в заблуда относно фактите, свързани с този превоз.

Лизинг

16. На въздушните превозвачи на всяка страна се разрешава да предоставят въздушнотранспортни услуги съгласно настоящото споразумение чрез:

- а) използване на въздухоплавателни средства, наети без екипаж от който и да е лизингодател;
- б) използване на въздухоплавателни средства, взети на лизинг с екипаж от други въздушни превозвачи на същата страна, от която е въздушният превозвач лизингополучател; или
- в) използване на въздухоплавателни средства, взети на лизинг с екипаж от въздушни превозвачи на държава, различна от тази на въздушния превозвач лизингополучател, при условие че лизингът е оправдан въз основа на извънредни нужди, нужди, свързани със сезонния капацитет, или оперативни затруднения на лизингополучателя и продължителността на лизинга не надхвърля срока, който е строго необходим за удовлетворяване на посочените нужди или преодоляване на посочените затруднения.

17. Засегнатите страни могат да изискват лизинговите договорености да бъдат одобрявани от техните компетентни органи с цел да се удостовери съответствието с условията, предвидени в настоящия параграф, и с приложимите изисквания за безопасност и сигурност. Когато някоя страна изисква такова одобрение обаче, тя полага усилия да ускори процедурите за одобрение и да сведе до минимум административната тежест за съответните

въздушни превозвачи. За да се избегнат евентуални съмнения, разпоредбите на настоящия параграф не засягат законовите и подзаконовите актове на никоя страна отношение на лизинга на въздухоплавателни средства от въздушни превозвачи на тази страна.

ЧЛЕН 11

Мита и други такси

1. При пристигане на територията на едната страна на въздухоплавателни средства, експлоатирани за международен въздушен транспорт от въздушните превозвачи от другата страна, обичайното им оборудване, гориво, смазочни материали, консумативи за техническо обслужване, наземно оборудване, резервни части (включително двигатели), безмитни стоки и провизии (включително храни, безалкохолни и алкохолни напитки, тютюн и други продукти, предназначени за продажба или използване от пътниците в ограничени количества по време на полет), както и други артикули, предназначени или използвани единствено във връзка с експлоатирането или обслужването на въздухоплавателни средства, които извършват международен въздушен транспорт, се освобождават, на реципрочна основа, във възможно най-голяма степен съгласно съответните вътрешни закони и подзаконови актове и при условие че това оборудване и запаси остават на борда на въздухоплавателното средство, от всички ограничения за внос, данъци върху имуществото и капитала, мита, акцизи, такси за инспекции, данък върху добавената стойност или други подобни непреки данъци и сходни тарифи и такси, които:

- а) са наложени от съответните органи на другата страна; както и
- б) не се основават на стойността на предоставените услуги.

С цел внасяне на яснота, въздухоплавателните средства и другите стоки, посочени в настоящия параграф, се считат за движимо имущество и нищо в настоящия член не засяга валидността и прилагането на член 24 от Чикагската конвенция.

2. Следните също се освобождават в максималната възможна степен съгласно съответните национални закони и подзаконови актове и на реципрочна основа от данъците, налозите, митата и таксите, посочени в параграф 1 от настоящия член, с изключение на таксите, които се основават на стойността на предоставената услуга:

- а) безмитните стоки и провизии, внесени или доставени на територията на другата страна, в разумни размери, за ползване на борда на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на едната страна, които

извършват международен въздушен транспорт, дори ако тези безмитни стоки и провизии са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;

- б) наземното оборудване и резервните части (включително двигатели), внесени на територията на другата страна за поддържане, техническо обслужване или ремонт на въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на едната страна, които извършват международен въздушен транспорт, дори ако това оборудване и резервни части са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;
- в) горивото, смазочните материали и консумативите за техническо обслужване, внесени или доставени на територията на другата страна за използване във въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на едната страна, които извършват международен въздушен транспорт, дори ако тези консумативи са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия; както и
- г) печатни материали, съгласно предвиденото в митническото законодателство на едната страна, внесени или доставени на територията на другата страна и взети на борда за използване на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на едната страна, които извършват международен въздушен транспорт, дори ако тези печатни материали са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;

3. Що се отнася до освобождаванията, предвидени в настоящия член, страните предоставят на въздушните превозвачи на другата страна третиране, което е не по-малко благоприятно от това, което предоставят на собствените си въздушни превозвачи или на превозвачите на която и да е трета държава, в зависимост от това кое от двете е по-благоприятно.

4. Нищо в настоящото споразумение не пречи на която и да било от страните да налага на недискриминационна основа данъци, налози, мита, тарифи или такси върху горивото, предоставено на нейна територия за ползване във въздухоплавателно средство на въздушен превозвач на другата страна, който изпълнява полети между две точки на нейната територия.

5. Обичайното бордово оборудване, както и материалите, запасите и резервните части, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, обичайно държани на борда на въздухоплавателното средство, използвано от въздушен превозвач на едната страна, могат да бъдат разтоварвани на територията на другата страна само с одобрението на митническите органи на тази друга страна и може да се наложи да бъдат съхранявани под надзора или контрола

на тези органи до момента, в който не бъдат реекспортирани или с тях не бъде разпоредено по друг начин съгласно митническите нормативни актове.

6. Освобождаванията, предвидени в настоящия член, могат да се предоставят също при случаите, когато въздушните превозвачи на едната страна са сключили договор с друг въздушен превозвач, който ползва по сходен начин такива освобождавания от другата страна за наемане или прехвърляне на територията на другата страна на артикулите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член.

7. Нищо в настоящото споразумение не пречи на която и да е от страните да налага данъци, налози, мита, тарифи или такси върху стоки, продавани на пътниците с цел различна от консумация на борда, по време на част от въздухоплавателна услуга между две точки на нейна територия, на която е разрешено качване или слизване.

8. Багажът и товарите, преминаващи директно транзит през територията на някоя страна, са освободени от данъци, мита, налози и други подобни такси, които не се основават на стойността на предоставената услуга.

9. Може да се изиска оборудването и запасите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, да бъдат съхранявани под надзора или контрола на компетентните органи.

10. Разпоредбите на съответните спогодби, които са в сила между държавите — членки на АСЕАН, и държавите — членки на ЕС, за избягване на двойно данъчно облагане на доходите и капиталите, не се засягат от настоящото споразумение.

ЧЛЕН 12

Потребителски такси

1. Всяка страна гарантира, че всички потребителски такси, наложени от нейните компетентни органи или ведомства, налагащи таксите, на въздушните превозвачи на другата страна за използване на аеронавигационно обслужване и контрол на въздушното движение, са обвързани със стойността и са недискриминационни и при условия, които са не по-малко благоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всеки друг въздушен превозвач при сходни обстоятелства към момента на прилагане на таксите.

2. С изключение на таксите, събирани във връзка с услугите, описани в член 10, параграф 5, всяка страна гарантира, че всички потребителски такси, наложени от нейните налагащи таксите компетентни органи или ведомства на въздушните превозвачи на другата страна за ползване на летища, сигурност на

въздухоплаването и свързани с тях съоръжения и услуги, не са несправедливо дискриминационни и са разпределени безпристрастно между категориите потребители. Тези такси не превишават пълната себестойност за налагащите таксите компетентни органи или ведомства при предоставяне на подходящите летищни съоръжения и услуги, както и съоръжения и услуги за гарантиране на сигурността на въздухоплаването на летището или летищата, за които се прилага обща система за определяне на таксите. Те обаче могат да включват разумна възвръщаемост на активите след амортизация. Съоръженията и услугите, за които се налагат потребителски такси, се предоставят на принципа на ефикасността и икономичността. Във всеки случай тези такси се определят за въздушните превозвачи на другата страна при условия, които са не по-малко благоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всеки друг въздушен превозвач при сходни обстоятелства към момента на прилагане на таксите.

3. Всяка страна задължава своите налагащи таксите компетентни органи или ведомства да предприемат консултации с въздушните превозвачи, които използват услугите и съоръженията, и да обменят с тях такава информация, която да позволява прецизна преценка на целесъобразността на таксите в съответствие с принципите, изложени в параграфи 1 и 2 от настоящия член. Всяка страна гарантира, че нейните налагащи таксите компетентни органи или ведомства уведомяват в разумен срок въздушните превозвачи относно предложенията за промени в потребителските такси, с цел тези превозвачи да имат възможност да изразят своите гледни точки и да предоставят становища преди въвеждането на такива промени.

ЧЛЕН 13

Тарифи

1. Страните разрешават тарифите да се определят свободно от въздушните превозвачи на страните.

2. Всяка страна може да изисква на недискриминационна основа въздушните превозвачи на която и да било от страните да уведомяват нейните компетентни органи, в опростен вид и само за сведение, за предлаганите от тях тарифи за услуги с произход от нейна територия. Подобно уведомяване не може да се изисква от въздушния превозвач по-рано от деня на въвеждането на дадена тарифа.

ЧЛЕН 14

Статистически данни

1. Всяка страна предоставя на другите страни наличните статистически данни, свързани с въздушния транспорт съгласно настоящото споразумение, които могат да бъдат мотивирано изискани, при спазване на съответните законови и подзаконови актове на страните и на недискриминационна основа.
2. Страните се споразумяват да си сътрудничат за улесняване на обмена на статистическа информация помежду си с цел наблюдение на развитието на въздушния транспорт съгласно настоящото споразумение.

ЧЛЕН 15

Безопасност на въздухоплаването

1. Страните потвърждават значението на тясното сътрудничество в областта на безопасността на въздухоплаването. В този контекст страните се споразумяват да се ангажират с по-задълбочено сътрудничество, когато е целесъобразно, а именно за улесняване на обмена на информация относно безопасността, евентуалното участие в надзорните дейности на другата страна или провеждането на съвместни надзорни дейности, както и разработването на съвместни проекти и инициативи, включително с държави, които не са страни по настоящото споразумение.
2. Удостоверенията за летателна годност, свидетелствата за правоспособност и лицензите, издадени или признати за валидни от една от страните, които още са в сила, се признават за валидни от другата страна и нейните компетентни органи за целите на извършване на въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, ако тези удостоверения, свидетелства или лицензи са издадени или признати за валидни по силата на и при спазване най-малко на съответните международни стандарти, установени съгласно Чикагската конвенция.
3. Всяка страна може по всяко време да поиска консултации относно стандартите за безопасност, поддържани и управлявани от другата страна в области, свързани с аеронавигационните съоръжения, летателните екипажи, въздухоплавателните средства и експлоатацията на въздухоплавателни средства. Тези консултации се провеждат в срок от тридесет (30) дни, считано от датата на получаване на искането за консултации.
4. Ако след консултациите, посочени в параграф 3 от настоящия член, отправилата искането страна установи, че другата страна не поддържа и не управлява ефективно стандарти за безопасност в областите, посочени в параграф 3 от настоящия член, които са поне равностойни на минималните стандарти, установени съгласно Чикагската конвенция, тази друга страна се уведомява за тези констатации и за стъпките, които се считат за необходими за

постигане на съответствие с посочените минимални стандарти. Ако другата страна не предприеме подходящи коригиращи действия в срок от петнадесет (15) дни, считано от датата на получаване на такова уведомление, или в рамките на договорен срок, това представлява основание за отправилата искането страна, посочена в параграф 3 от настоящия член, да откаже, отмени, временно прекрати, обвърже с условия или ограничи експлоатационните или техническите разрешения на въздушен превозвач, върху който другата страна упражнява надзор за безопасност, или по друг начин да откаже, отмени, временно прекрати, обвърже с условия или ограничи дейността на въздушен превозвач, върху който другата страна упражнява надзор за безопасност.

5. Всяко въздухоплавателно средство, експлоатирано от или от името на въздушен превозвач на някоя страна, докато е на територията на другата страна, може да бъде подложено на наземна инспекция от компетентните органи на другата страна, за да се провери валидността на съответните документи на въздухоплавателното средство и на тези на членовете на екипажа, както и видимото състояние на въздухоплавателното средство и неговото оборудване, при условие че такава проверка не води до неоправдано забавяне в експлоатацията на въздухоплавателното средство.

6. Ако след провеждането на наземна инспекция едната страна констатира, че дадено въздухоплавателно средство или експлоатацията на дадено въздухоплавателно средство не съответства на минималните стандарти, установени съгласно Чикагската конвенция, или констатира липса на ефективно поддържане и управление на стандартите за безопасност, установени съгласно конвенцията, или ако ѝ бъде отказан достъп за наземна инспекция, тази страна уведомява въздухоплавателните органи на другата страна, които отговарят за надзора за безопасност на въздушния превозвач, експлоатиращ въздухоплавателното средство, за тези констатации и за стъпките, които се считат за необходими за постигане на съответствие с посочените минимални стандарти. Ако не бъдат предприети подходящи коригиращи действия в срок от петнадесет (15) дни, считано от датата на получаване на такова уведомление, или в рамките на договорен срок, това представлява основание за първата страна да откаже, отмени, временно прекрати, обвърже с условия или ограничи експлоатационните или техническите разрешения на въздушния превозвач, който експлоатира въздухоплавателното средство, или по друг начин да откаже, отмени, временно прекрати, обвърже с условия или ограничи дейността на въздушния превозвач, който експлоатира въздухоплавателното средство.

7. Всяка страна има правото да предприема незабавни действия, включително правото да отнеме, спре действието или ограничи експлоатационните или техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, или по друг начин да спре действието или ограничи дейността на въздушен превозвач на другата страна, ако стигне до заключението, че това е необходимо с оглед на непосредствена заплаха за безопасността на въздухоплаването. Страната, която предприема такива мерки, уведомява своевременно другата страна, като посочва мотивите за действията си.

8. Всяко действие на някоя страна съгласно параграфи 4, 6 или 7 от настоящия член се преустановява веднага след като основанието за предприемането му престане да съществува.

ЧЛЕН 16

Сигурност на въздухоплаването

1. Страните потвърждават още веднъж своите взаимни задължения да гарантират сигурността на гражданското въздухоплаване срещу актове на незаконна намеса, и по-специално задълженията по Чикагската конвенция, Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., Протокола за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., и Конвенцията за маркиране на пластичните взривни вещества с цел тяхното откриване, приета в Монреал на 1 март 1991 г., предвид това, че са страни по тези конвенции, както и всички други конвенции и протоколи, свързани със сигурността на гражданското въздухоплаване, по които те са страни.

2. При поискване страните си оказват взаимно цялото необходимо съдействие за отстраняване на всяка заплахата за сигурността на гражданското въздухоплаване, включително предотвратяването на действия за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства и други незаконни действия срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипаж, летищата и аеронавигационните съоръжения, както и всяка друга заплахата за сигурността на гражданското въздухоплаване.

3. Във взаимоотношенията си страните действат в съответствие със стандартите за сигурност на въздухоплаването, установени от ИКАО. Те изискват от операторите на въздухоплавателните средства, вписани в техните регистри, от операторите на въздухоплавателни средства, чието основно място на стопанска дейност или постоянно местопребиваване е на тяхна територия, и от летищните оператори на тяхна територия да действат в съответствие с такива разпоредби за авиационна сигурност.

4. Всяка страна гарантира, че на нейната територия са взети ефективни мерки за защита на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, включително проверка на пътниците и техния ръчен багаж, проверка на регистрирания багаж, проверки за сигурност на лицата, които не са пътници (включително на екипажа), и носените от тях вещи, проверки за сигурност на товарите, пощата, доставките на стоки, предназначени за полета и за летището, и контрол на достъпа до съоръженията за излитане и кацане и зоните с ограничен достъп. Тези мерки трябва да бъдат адаптирани, за да съответстват на нарасналите заплахы за сигурността на гражданското въздухоплаване. Всяка страна е съгласна, че изискванията за сигурност, налагани от другата страна във връзка с допускането до нейната територия, дейността на нейната

територия или напускането на нейната територия от въздухоплавателни средства, трябва да бъдат спазвани.

5. При пълно отчитане и взаимно зачитане на суверенитета на насрещната страна, всяка страна може да приема мерки за сигурност при влизане на нейна територия, както и извънредни мерки в отговор на конкретна заплаха за сигурността, които следва да бъдат съобщавани незабавно на засегнатата друга страна или страни. Всяка страна се отзовава положително на всички искания от другата страна за прилагане на разумни специални мерки за сигурност, като тази друга страна взема предвид мерките за сигурност, които вече се прилагат от първата страна, както и всички съображения на първата страна. Освен когато при спешни случаи няма разумна възможност за това, всяка страна предварително информира другата засегната страна или страни за всички специални мерки за сигурност, които възнамерява да въведе и които биха оказали значително финансово или оперативно въздействие върху въздушнотранспортните услуги, предвидени в настоящото споразумение. Всяка страна може да поиска свикване на заседание на съвместния комитет за обсъждане на такива мерки за сигурност, както е предвидено в член 23.

6. Същевременно всяка страна признава, че нищо в настоящия член не ограничава възможността на друга страна да откаже влизане в нейна територия на полет или полети, които тя счита, че представляват заплаха за сигурността ѝ.

7. Без да се засяга необходимостта от предприемане на незабавни действия за защита на сигурността на въздухоплаването, страните заявяват, че при обмисляне на мерки за сигурност всяка от тях преценява евентуалния им неблагоприятен ефект върху международния въздушен транспорт и, при липса на законови ограничения, взема тези фактори под внимание, когато определя какви мерки е необходимо и целесъобразно да предприеме в интерес на сигурността.

8. В случай на незаконно завладяване на гражданско въздухоплавателно средство (или опасност от възникване на такова събитие) или други незаконни действия срещу безопасността на въздухоплавателно средство, пътници, екипаж, летища или аеронавигационни съоръжения, страните си сътрудничат, като улесняват комуникациите и предприемат други целесъобразни мерки, предназначени за бързото и безопасно отстраняване на този инцидент или на тази опасност.

9. Всяка страна взема всички мерки, които сметне за нужни, за да гарантира, че въздухоплавателно средство, кацнало на нейна територия, което е станало обект на незаконно завладяване или други актове на незаконна намеса, бива задържано на земята, освен ако неговото отпътуване е необходимо в името на първостепенния дълг за опазване на човешкия живот. Когато е възможно, такива мерки се предприемат въз основа на взаимни консултации със засегнатата страна или страни.

10. Ако едната страна има достатъчно основания да смята, че другата страна се е отклонила от разпоредбите на настоящия член, тя може да поиска незабавни консултации с въпросната друга страна. Тези консултации започват в срок от тридесет (30) дни, считано от датата на получаване на искането за консултации. Ако в срок от петнадесет (15) дни или друг договорен срок от началото на такива консултации не бъде постигнато удовлетворително споразумение, това представлява основание за страната, поискала консултациите, да предприеме действия да откаже, отмени, временно прекрати, обвърже с условия или ограничи експлоатационните или техническите разрешения на въздушните превозвачи на тази друга страна, за да гарантира спазването на разпоредбите на настоящия член. Когато това се налага поради извънредна ситуация или за да се предотврати по-нататъшно неспазване на настоящия член, първата страна може да предприеме временни действия за отказ, отмяна, временно прекратяване, обвързване с условия или ограничаване на експлоатационните или техническите разрешения на въздушните превозвачи на тази друга страна, за да гарантира спазването на разпоредбите на настоящия член.

11. Всяко действие, предприето в съответствие с параграф 10 от настоящия член от първата страна, посочено в същия параграф, се прекратява при спазване на настоящия член от другата засегната страна.

ЧЛЕН 17

Управление на въздушното движение

1. Страните се споразумяват да си сътрудничат по въпроси, засягащи аеронавигационното обслужване, включително неговия надзор за безопасност. Те се споразумяват да разглеждат всички въпроси на политиката, свързани с осъществяването на управлението на въздушното движение, с цел оптимизиране на цялостната ефикасност на полетите, намаляване на разходите, свеждане до минимум на въздействието върху околната среда и повишаване на безопасността и капацитета на потоците въздушно движение между съществуващите системи за управление на въздушното движение на страните.

2. Страните се споразумяват да насърчават своите компетентни органи и доставчици на аеронавигационно обслужване да си сътрудничат за осигуряване на оперативна съвместимост между системите за управление на въздушното движение на страните и да проучат възможността за по-нататъшно интегриране на системите на страните, да намалят въздействието на въздухоплаването върху околната среда и да обменят информация, когато е целесъобразно.

3. Страните се споразумяват да насърчават сътрудничеството между своите доставчици на аеронавигационно обслужване за обмен на полетни данни и координиране на потоците въздушно движение за оптимизиране на ефикасността на полетите с цел подобряване на предвидимостта, точността и непрекъснатостта на въздушното движение.

4. Страните се споразумяват да си сътрудничат по своите програми за модернизиране на управлението на въздушното движение, включително дейностите по разработване и внедряване, и да насърчават взаимното участие във валидационните и демонстрационните дейности.

ЧЛЕН 18

Околна среда

1. Страните подкрепят необходимостта от опазване на околната среда, като насърчават устойчивото развитие на въздухоплаването. Страните възнамеряват да полагат съвместни усилия за определяне на проблемите, свързани с въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда.

2. Страните признават значението на съвместната работа и на сътрудничеството със световната общност за разглеждане и свеждане до минимум на въздействието на въздухоплаването върху околната среда.

3. Страните потвърждават отново значението на борбата с изменението на климата и за тази цел се споразумяват да си сътрудничат за справяне с емисиите на парникови газове (наричани по-долу „ПГ“), свързани с въздухоплаването, както на национално, така и на международно равнище.

4. Страните се споразумяват да предприемат действия за обмен на информация и за редовен диалог между експерти с цел засилване на сътрудничеството за справяне с въздействието на международното въздухоплаване върху околната среда, включително в области като научноизследователската и развойната дейност, устойчивите авиационни горива, въпроси, свързани с шума, както и относно други мерки, насочени към справяне с емисиите на ПГ, като вземат предвид своите многостранни права и задължения в областта на околната среда.

5. Страните признават необходимостта от предприемане на подходящи мерки с цел предотвратяване или преодоляване по друг начин на въздействието на въздушния транспорт върху околната среда, при условие че такива мерки напълно съответстват на техните права и задължения по международното право.

ЧЛЕН 19

Отговорност на въздушните превозвачи

Страните, които са ратифицирали Конвенцията от Монреал, потвърждават отново задълженията си, произтичащи от нея. Останалите страни се ангажират да ратифицират Конвенцията от Монреал възможно най-скоро и да уведомят съвместния комитет за това.

ЧЛЕН 20

Защита на потребителите

Страните се споразумяват да си сътрудничат с цел защита на интересите на потребителите в областта на въздушния транспорт. Целта на това сътрудничество е да се постигне високо равнище на защита на потребителите, като се отчитат интересите на всички заинтересовани страни и различните характеристики на страните. За целта страните се консултират взаимно в рамките на съвместния комитет по въпроси относно интересите на потребителите, включително планираните мерки, за да постигнат по-голяма съвместимост в областта на правните уредби на страните, доколкото това е възможно.

ЧЛЕН 21

Компютризирани системи за резервация

1. Търговците на компютризирани системи за резервация (КСР), които осъществяват дейност на територията на една от страните, имат право да внасят, поддържат и предлагат свободно своите КСР на пътнически агенции или пътнически дружества, чиято основна дейност е разпространение на продукти, свързани с пътуване, на територията на друга страна, при условие че КСР отговаря на съответните регулаторни изисквания на другата страна.

2. Страните отменят всички съществуващи изисквания, които биха ограничили свободния достъп на КСР на едната страна до пазара на другата страна или биха ограничили по друг начин конкуренцията между търговците на КСР. Страните се въздържат да приемат такива изисквания в бъдеще.

3. Никоя от страните не налага и не позволява на своята територия налагането спрямо търговците на КСР на другата страна на изисквания по отношение на екраните на КСР, различни от наложените на собствените ѝ търговци на КСР или на всички други КСР, действащи на нейния пазар. Никоя от страните не възпрепятства сключването на споразумения между търговците на КСР, техните доставчици и техните абонати, чрез които се улеснява показването на изчерпателна и обективна информация за пътуванията на потребителите или изпълнението на регулаторните изисквания за неутрално показване.

4. Собствениците и операторите на КСР от едната страна, които спазват съответните регулаторни изисквания на другата страна, имат същите възможности да притежават и експлоатират КСР на територията на другата страна, каквито и собствениците и операторите на други КСР, действащи на пазара на тази друга страна.

5. Ако КСР са обхванати от споразумение за свободна търговия (попадащо в обхвата на член V.1, параграф 1 от Общото споразумение по търговията с услуги), което е подписано или в процес на преговори между Съюза и държава — членка на АСЕАН, параграфи 1—4 от настоящия член не се прилагат за тази държава — членка на АСЕАН.

ЧЛЕН 22

Социални аспекти

1. Страните признават, че е важно да се вземе предвид въздействието на настоящото споразумение върху работната сила, трудовата заетост и условията на труд. Страните се споразумяват да си сътрудничат по трудовоправни въпроси в обхвата на настоящото споразумение, включително във връзка с въздействието върху трудовата заетост, основните трудови права, условията на труд, социалната закрила и социалния диалог.

2. Страните признават правото на всяка страна да установява свои собствени равнища на закрила на труда в национален план, които смята за целесъобразни, и да приема или да изменя съответно своето законодателство и политики в съответствие с принципите на международно признатите стандарти от международните конвенции, по които тя е страна. Страните гарантират, че правата и принципите, съдържащи се в съответните им закони и подзаконови актове не се накърняват, а се прилагат ефективно.

3. Всяка страна продължава да подобрява своите закони и политики и полага усилия за осигуряване и насърчаване на високи равнища на закрила на труда в сектора на въздухоплаването. Страните признават, че нарушаването на основните принципи и права в областта на труда не може да бъде изтъквано или да се използва по друг начин за постигане на легитимно сравнително предимство и че стандартите в областта на трудовата заетост следва да не се използват за протекционистки цели.

4. Страните потвърждават отново своя ангажимент в съответствие със задълженията си, произтичащи от членството им в Международната организация на труда (наричана по-долу „МОТ“) и Декларацията на МОТ за основните принципи и права при работа и механизма за нейното прилагане, приети в Женева на 18 юни 1998 г., да зачитат, насърчават и прилагат тази декларация.

5. Страните популяризират целите, включени в Програмата за достоен труд на МОТ и Декларацията на МОТ за социалната справедливост за справедлива глобализация, приета в Женева на 10 юни 2008 г.

6. Всяка страна се ангажира да положи максимални усилия за ратифициране, ако то все още не е извършено, на основните конвенции на МОТ. Страните също така ще обмислят ратифицирането и ефективното прилагане на другите конвенции на МОТ и международните стандарти в областта на трудовата заетост и социалните въпроси, които са от значение за сектора на гражданското въздухоплаване, като вземат под внимание националните си особености.

7. Всяка страна може да поиска свикване на заседание на съвместния комитет за разглеждане на трудовоправни въпроси и обмен на съответната информация, която тя счита за важна.

ЧЛЕН 23

Съвместен комитет

1. Съвместен комитет, съставен от представители на страните, отговаря за надзора върху администрирането на настоящото споразумение и гарантира неговото правилно прилагане.

2. Съвместният комитет изготвя и приема своя процедурен правилник.

3. Съвместният комитет заседава, както и когато е необходимо, и най-малко един път годишно. Всяка страна може да поиска по всяко време свикването на заседание на съвместния комитет. Такова заседание започва на най-ранната възможна дата, но не по-късно от два (2) месеца, считано от датата на получаване на искането, освен ако страните не се договорят за друго.

4. За целите на правилното прилагане на настоящото споразумение, съвместният комитет:

- а) обменя информация, включително относно промени в законовите и подзаконовите актове и политиките на съответните страни, които могат да засегнат въздухоплавателните услуги, както и статистическа информация за целите на наблюдението на развитието на въздухоплавателните услуги съгласно настоящото споразумение;
- б) отправя препоръки и взема решения в случаите, изрично предвидени в настоящото споразумение;

- в) развива сътрудничеството, включително по регулаторни въпроси;
- г) провежда консултации по всички въпроси, свързани с прилагането или тълкуването на настоящото споразумение;
- д) провежда консултации, когато е уместно, по въпроси на въздушния транспорт, свързани с практиката на международните организации, с отношенията с трети държави и с многостранни договорености или споразумения, включително преценяване на възможността за възприемане на общ подход;
- е) обсъжда потенциалните области за по-нататъшно развитие на настоящото споразумение, включително препоръки за изменения в него; както и
- ж) взема решения относно всяка нова автентична езикова версия на настоящото споразумение в случай на присъединяване към него на нови държави — членки на ЕС.

5. Препоръките и решенията се приемат с консенсус между Съюза и неговите държави членки, от една страна, и всички държави — членки на АСЕАН, действащи заедно, от друга страна. Решенията, взети от съвместния комитет, са обвързващи за страните.

ЧЛЕН 24

Прилагане

1. Нищо в настоящото споразумение не може да се тълкува като предназначено да предостави права или да наложи задължения, на които граждани на някоя страна да могат да се позоват пряко пред съдилищата или трибуналите на всяка друга страна.

2. Страните предприемат всички подходящи мерки, общи или специални, за осигуряване на изпълнението на задълженията, произтичащи от настоящото споразумение.

3. При упражняване на своите права съгласно настоящото споразумение страните предприемат мерки, които са подходящи и пропорционални на техните съответни цели.

4. Страните се въздържат от всякакви мерки, които биха могли да застрашат постигането на целите на настоящото споразумение.

5. Всяка страна носи отговорност на собствената си територия за правилното прилагане на настоящото споразумение.

6. Всяка страна, в съответствие с приложимите закони и подзаконови актове на съответните страни, предоставя на другата страна цялата необходима информация и съдействие в случай на разследвания на евентуални нарушения, които другата страна извършва съгласно настоящото споразумение.

7. Настоящото споразумение не изключва консултации и обсъждания между компетентните органи на страните извън съвместния комитет, включително в областта на развитието на въздушните превози, сигурността, безопасността, околната среда, социалната политика, управлението на въздушното движение, авиационната инфраструктура, конкуренцията и защитата на потребителите. Страните уведомяват съвместния комитет за резултата от такива консултации и обсъждания, който може да окаже въздействие върху тълкуването или прилагането на настоящото споразумение.

8. Когато в настоящото споразумение се прави позоваване на сътрудничеството между страните, въз основа на взаимно съгласие те се стремят да намерят обща основа за съвместни действия за по-нататъшното развитие на настоящото споразумение и/или за подобряване на неговото функциониране в съответните области.

ЧЛЕН 25

Уреждане на спорове и арбитраж

1. Без да се засягат членове 5 и 8, всеки спор, свързан с прилагането или тълкуването на настоящото споразумение, може да бъде отнесен от една или няколко от страните за разглеждане по механизма за уреждане на спорове, предвиден в настоящия член.

2. Без да се засягат предишни консултации между страните по настоящото споразумение, ако някоя страна желае да прибегне до механизма за уреждане на спорове, предвиден в настоящия член, тя уведомява другата страна или страни писмено за това свое намерение и отправя искане за свикване на заседание на съвместния комитет за провеждане на консултации.

3. а) Ако:

- i) съвместният комитет не е обсъдил въпроса в срок от два (2) месеца, считано от датата на получаване на искането, посочено в параграф 2 от настоящия член, или до датата, договорена между страните; или
- ii) спорът не е разрешен в срок от шест (6) месеца от датата на въпросното искане,

спорът може да бъде отнесен за разрешаване до лице или орган, за който засегнатите страни се споразумеят.

- б) Ако засегнатите страни не могат да постигнат взаимно съгласие за отнасяне на спора до лице или орган, който да го разреши, по искане на някоя от страните спорът се отнася за арбитраж в съответствие с настоящия член.

4. Независимо от разпоредбите на параграфи 2 и 3 от настоящия член, ако някоя страна е предприела действия, с които отказва, отменя, временно прекратява или обвързва с условия или ограничава експлоатационните или техническите разрешения на въздушен превозвач на друга страна, или по друг начин откаже, спре действието, обвърже с условия или ограничи дейността на въздушен превозвач на тази друга страна, спорът може незабавно да бъде отнесен до лице или орган за решаване, или се отнася за арбитраж. Съответните срокове, посочени в параграфи 10, 11 и 12 от настоящия член, се съкращават наполовина.

5. Искането за арбитраж се отправя писмено от една или няколко страни (наричани по-долу заедно „страна ищец“ за целите на настоящия член) до засегнатата страна или страни (наричани по-долу заедно „страна ответник“ за целите на настоящия член). В искането си страната ищец представя въпросите, които трябва да бъдат решени, описва оспорваната мярка и обяснява основанията, на които счита, че тази мярка е несъвместима с настоящото споразумение.

6. Освен ако страната ищец и страната ответник не се договорят за друго, арбитражът се осъществява от арбитражен съд с трима арбитри, който се конституира, както следва:

- а) в срок от двадесет (20) дни, считано от датата на получаване на искането за арбитраж, страната ищец и страната ответник назначават по един арбитър. В срок от тридесет (30) дни след назначаването на тези двама арбитри страната ищец и страната ответник с общо съгласие назначават трети арбитър, който изпълнява функциите на председател на арбитражния съд;

- б) ако страната ищец или страната ответник не е назначила арбитър или ако третият арбитър не бъде назначен в съответствие с параграф 6, буква а) от настоящия член, страната ищец или страната ответник може да поиска от председателя на Съвета на ИКАО да назначи необходимия арбитър или необходимите арбитри в срок от тридесет (30) дни, считано от датата на получаване на това искане. Ако председателят на Съвета на ИКАО е гражданин на държава — членка на АСЕАН, или на държава — членка на ЕС, назначението се извършва от най-старшият заместник-председател на този съвет, който не е нито гражданин на държава — членка на АСЕАН, нито гражданин на държава — членка на ЕС.

7. Арбитражният съд се счита за сформиран на датата, на която последният от тримата (3) арбитри приеме назначението си.

8. Арбитражното производство се провежда в съответствие с процедурния правилник, приет от съвместния комитет на неговото първо заседание, съгласно разпоредбите на настоящия член и в съответствие с член 23, параграф 4, буква б) и параграф 5. До приемането на процедурен правилник от съвместния комитет арбитражният съд определя свои собствени процедурни правила.

9. По искане на страната ищец или на страната ответник арбитражният съд може, до постановяване на окончателното си решение, да разпoredи приемането на временни мерки за защита, включително изменение или спиране на мерките, предприети от страната ищец или от страната ответник съгласно настоящото споразумение.

10. До деветдесет (90) дни от датата на своето създаване арбитражният съд представя на страната ищец и страната ответник междинен доклад, в който се излагат фактическите констатации, приложимостта на съответните разпоредби и основните аргументи за всяка негова констатация и препоръка. Когато счита, че този срок не може да бъде спазен, председателят на арбитражния съд уведомява страната ищец и страната ответник писмено, като излага причините за забавянето и датата, на която арбитражният съд планира да представи междинния си доклад. При никакви обстоятелства арбитражният съд не може да представи междинния доклад по-късно от сто и двадесет (120) дни след датата на създаването си.

11. В срок от четиринадесет (14) дни, считано от датата на издаване на междинния доклад, страната ищец или страната ответник може да подаде писмено искане до арбитражния съд за преразглеждане на конкретни аспекти на междинния доклад. След като разгледа всички писмени коментари на страната ищец и страната ответник относно междинния доклад, арбитражният съд може да внесе изменения в своя доклад и евентуално да направи допълнителни проучвания, каквито смята за уместни. Констатациите на окончателното решение на арбитражния съд включват достатъчно разглеждане

на доводите, изложени на етапа на междинния доклад, и ясни отговори на въпросите и коментарите на страната ищец и страната ответник.

12. Арбитражният съд представя окончателното си решение на страната ищец и страната ответник в срок от сто и двадесет (120) дни, считано от датата на неговото създаване. Когато счита, че този срок не може да бъде спазен, председателят на арбитражния съд уведомява страната ищец и страната ответник писмено, като излага причините за забавянето и датата, на която арбитражният съд планира да представи решението си. При никакви обстоятелства арбитражният съд не може да представи окончателното си решение по-късно от сто и петдесет (150) дни след датата на създаването си.

13. В допълнение към обстоятелствата, посочени в параграф 4 от настоящия член, съответните срокове, посочени в параграфи 10, 11 и 12 от настоящия член, се съкращават наполовина:

- а) по искане на страната ищец или на страната ответник, ако арбитражният съд постанови, че случаят е спешен в срок от десет (10) дни от неговото създаване; или
- б) ако страната ищец и страната ответник са съгласни с това.

14. Страната ищец и страната ответник могат да подадат искания за пояснение на окончателното решение на арбитражния съд в срок от десет (10) дни, считано от датата на представянето му, като всички пояснения на арбитражния съд се представят в срок от петнадесет (15) дни, считано от датата на получаването на такова искане.

15. Ако арбитражният съд реши, че е налице нарушение на настоящото споразумение и страната, която е в нарушение, не изпълни окончателното решение на арбитражния съд или не постигне споразумение с другата страна за взаимноприемливо решение в срок от четиридесет (40) дни след датата на постановяване на окончателното решение на арбитражния съд, другата страна може да прекрати временно прилагането на съпоставими облаги, произтичащи от настоящото споразумение, докато страната, която е в нарушение, не изпълни окончателното решение на арбитражния съд или страната ищец и страната ответник не постигнат споразумение за взаимноприемливо решение.

ЧЛЕН 26

Връзка с други споразумения

1. При спазване на параграфи 2 и 7 от настоящия член всяко по-ранно споразумение или спогодба за въздухоплавателни услуги между държава — членка на ЕС, и държава — членка на АСЕАН, или между Съюза и държава —

членка на АСЕАН, се преустановява, докато настоящото споразумение е в сила между тези страни.

2. Без да се засяга параграф 1 от настоящия член, разпоредбите на предходно споразумение за въздухоплавателни услуги между държава — членка на ЕС, и държава — членка на АСЕАН, относно въпросите, обхванати от членове 3, 4, 10 и 13 от настоящото споразумение, продължават да се прилагат като част от настоящото споразумение, когато те са по-благоприятни за съответните въздушни превозвачи. Всички права и предимства, с които се ползват въздушните превозвачи на съответната държава — членка на ЕС, съгласно посочените разпоредби, се прилагат към всички въздушни превозвачи от Съюза.

3. За целите на параграф 2 от настоящия член всички различия в тълкуването се разрешават първо чрез консултации между засегнатите страни, преди да бъдат отнесени до съвместния комитет за консултации. Ако въпросът не бъде разрешен чрез съвместния комитет, той може да бъде отнесен за разрешаване съгласно механизма за уреждане на спорове, предвиден в член 25.

4. Всички допълнителни права за извършване на въздушни превози, които след влизането в сила на настоящото споразумение могат да бъдат предоставяни от държава — членка на АСЕАН, на държава — членка на ЕС, или обратно, са предмет на настоящото споразумение и няма да се прилага дискриминация между въздушните превозвачи на Съюза. Тези договорености се съобщават незабавно на съвместния комитет.

5. Съвместният комитет изготвя и поддържа актуализиран и изчерпателен списък на разпоредбите и договореностите относно правата за извършване на въздушни превози, посочени в параграфи 2 и 4 от настоящия член.

6. Ако страните станат страни по многостранно споразумение или одобрят решение, прието от ИКАО или от друга международна организация, в което се разглеждат въпроси, обхванати от настоящото споразумение, те се консултират в съвместния комитет съгласно член 23, за да установят дали настоящото споразумение следва да бъде преразгледано, за да бъдат взети предвид тези обстоятелства.

7. Нищо в настоящото споразумение не засяга валидността и прилагането на съществуващи и бъдещи споразумения между държавите — членки на ЕС, и държавите — членки на АСЕАН, по отношение на територии под съответния им суверенитет, които не са обхванати от определението за „територия“ в член 2.

ЧЛЕН 27

Приложение

Приложението към настоящото споразумение представлява неделима част от него. Всички изменения на приложението се правят в съответствие с член 28.

ЧЛЕН 28

Изменения

Всички изменения на настоящото споразумение могат да бъдат съгласувани от страните след консултации, проведени в съответствие с член 23. Такива изменения влизат в сила в съответствие с процедурата, предвидена в член 33.

ЧЛЕН 29

Прекратяване

1. Настоящото споразумение може да бъде прекратено от Съюза и неговите държави членки или от всички държави — членки на АСЕАН, действащи заедно, чрез писмено уведомление до Европейския съюз или генералния секретар на АСЕАН, в зависимост от случая. Прекратяването влиза в сила осемнадесет (18) месеца, считано от датата на получаване на уведомлението от генералния секретар на АСЕАН или от Европейския съюз, в зависимост от случая.

2. В случай че държава членка се оттегли от Съюза или от АСЕАН, настоящото споразумение преставя да се прилага за тази държава съгласно член 32, считано от датата, на която нейното оттегляне от Съюза или от АСЕАН, в зависимост от случая, породи действие.

ЧЛЕН 30

Регистрация на настоящото споразумение

Настоящото споразумение и всички негови изменения се регистрират в ИКАО от генералния секретар на АСЕАН при влизането му в сила.

ЧЛЕН 31

Присъединяване на нови държави — членки на ЕС

1. Настоящото споразумение е открито за присъединяване за държавите, които са станали държави — членки на ЕС, след датата на подписването му.

2. Присъединяването на държава — членка на ЕС, към настоящото споразумение се извършва чрез депозиране в Европейския съюз на инструмент за присъединяване към настоящото споразумение, който уведомява страните и генералния секретар на АСЕАН за депозирането на инструмента за присъединяване и за датата на депозирането му. Присъединяването поражда действие на петнадесетия (15) ден след датата на депозиране на инструмента за присъединяване.

3. Параграфи 1, 2, 3 и 7 от член 26 се прилагат *mutatis mutandis* към съществуващите споразумения и спогодби, които са в сила към момента на присъединяването на държава — членка на Европейския съюз, към настоящото споразумение.

ЧЛЕН 32

Териториално приложение

Настоящото споразумение се прилага, от една страна, на територията на Съюза, и от друга страна, на територията на държавите — членки на АСЕАН, както е определено в член 2, параграф 1, буква щ).

ЧЛЕН 33

Влизане в сила

1. Настоящото споразумение подлежи на ратификация, приемане или одобрение съгласно съответните процедури на страните.

2. Генералният секретар на АСЕАН изпраща писмено уведомление до Европейския съюз, с което потвърждава, че съответните процедури за ратификация, приемане или одобрение от държавите — членки на АСЕАН, са приключили. Европейският съюз изпраща писмено уведомление до генералния секретар на АСЕАН, с което потвърждава, че съответните процедури за ратификация, приемане или одобрение от Съюза и неговите държави членки са приключили.

3. При спазване на член Н, настоящото споразумение влиза в сила тридесет (30) дни след датата на получаване на по-късното писмено уведомление, предвидено в параграф 2 от настоящия член.

ЧЛЕН 34

Автентични текстове

1. Настоящото споразумение е съставено в два оригинални екземпляра на английски, български, гръцки, датски, естонски, ирландски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, хърватски, чешки и шведски език, като всички текстове са еднакво автентични.

2. В случай на разминаване между текстовете на различните езикови версии, съвместният комитет решава кой език на текста да бъде използван.

3. Един от оригиналните текстове на споразумението, включително всички негови изменения, се депозира при генералния секретар на АСЕАН, който своевременно предоставя заверено копие от него на всяка държава — членка на АСЕАН. Другият оригинален текст на споразумението, включително всички негови изменения, се депозира в Европейския съюз.

В ПОТВЪРЖДЕНИЕ НА КОЕТО долуподписаните, надлежно оправомощени за тази цел, подписаха настоящото споразумение в два екземпляра в [...] на [...] ден от месец [...], [...] година.

За Кралство Белгия:	За правителството на Бруней-Даруссалам:
За Република България:	За правителството на Кралство Камбоджа:
За Чешката република:	За правителството на Република Индонезия:
За Кралство Дания:	За правителството на Лаоската народнодемократична република:
За Германската федерална република:	За правителството на Малайзия:
За Република Естония:	За правителството на Република Съюз Мианмар:
За Ирландия:	За правителството на Република Филипини:
За Република Гърция:	За правителството на Република Сингапур:
За Кралство Испания:	За правителството на Кралство Тайланд:
За Френската република:	За Правителството на Социалистическа република Виетнам:
За Република Хърватия:	
За Италианската република:	
За Република Кипър:	
За Република Латвия:	
За Република Литва:	
За Великото херцогство Люксембург:	
За Унгария:	
За Република Малта:	
За Кралство Нидерландия:	
За Република Австрия:	
За Република Полша:	
За Португалската република:	
За Румъния:	
За Република Словения:	
За Словашката република:	
За Република Финландия:	
За Кралство Швеция:	
За Европейския съюз:	

ЧЛЕН А **Разписание на маршрутите**

1. Независимо от член 3, параграфи 1 и 2 и при спазване на националните закони и подзаконови актове на Индонезия, за извършването на пътнически и комбинирани въздухоплавателни услуги между Индонезия и Съюза точки в Индонезия се отнасят до Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan и Surabaya.

2. Ако:

- а) спогодба за въздухоплавателни услуги между държавите — членки на АСЕАН; или
- б) спогодба за въздухоплавателни услуги между държавите — членки на АСЕАН, заедно и всяка друга държава,

позволява на превозвачите да извършват пътнически и комбинирани въздухоплавателни услуги до точки в Индонезия, различни от Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan и Surabaya, точките в Индонезия включват и посочените точки.

3. За целите на член 10, параграф 12 по отношение на Индонезия националните права за споделяне на кодове се упражняват чрез точките, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, по отношение на всички други точки в Индонезия или обратно.

ЧЛЕН Б **Права за извършване на въздушни превози**

Независимо от разпоредбите на член 3, параграф 2 се прилагат следните разпоредби:

- а) Предоставянето на права за извършване на въздушни превози по пета свобода съгласно член 3, параграф 3, буква е) на въздушен превозвач от Съюза за извършване на пътнически и комбинирани услуги между точки в Мианмар и точки в рамките на АСЕАН поражда действие от 1 юли 2024 г.
- б) Предоставянето на права за извършване на въздушни превози по пета свобода съгласно член 3, параграф 3, буква д) на въздушен превозвач на Мианмар за извършване на пътнически и комбинирани услуги между точки в Съюза поражда действие от 1 юли 2024 г.
- в) Предоставянето на права за извършване на въздушни превози по пета свобода съгласно член 3, параграф 3, буква е) на въздушен превозвач от Съюза за извършване на пътнически и комбинирани услуги между точки в Съюза и точки във Виетнам до точки извън АСЕАН се извършва само по маршрути, които не се експлоатират от въздушен превозвач на Виетнам.
- г) Предоставянето на права за извършване на въздушни превози по пета свобода съгласно член 3, параграф 3, буква д) на въздушен превозвач на Виетнам за извършване на пътнически и комбинирани услуги между точки във Виетнам и точки в Съюза до точки извън Съюза се извършва само по маршрути, които не се експлоатират от въздушен превозвач на Съюза.

ЧЛЕН В **Права за полети с междинно спиране**

1. Независимо от разпоредбите на член 3, параграф 6, буква е), упражняването на собствени права за полети с междинно спиране от въздушните превозвачи на Съюза при обслужване на повече от една точка в рамките на един полет в една и съща държава — членка на АСЕАН, поражда действие две (2) години след размяната на тези права по силата на спогодба за въздухоплавателни услуги между държавите — членки на АСЕАН. Упражняването на права за полети с междинно спиране при обслужване на повече от една точка в рамките на един полет в една и съща държава — членка на ЕС, от страна на въздушни превозвачи на държавите — членки на АСЕАН, поражда действие по същото време.

2. Дотогава всяка страна разглежда по благоприятен начин заявленията на въздушни превозвачи на друга страна по спогодба за изпълнение на собствени полети с междинно спиране при обслужване на повече от една точка в рамките на един полет в една и съща държава — членка на АСЕАН, или държава — членка на ЕС, на допълнителна двустранна основа, ако такива права все още не са налице.

ЧЛЕН Г

Назначаване на въздушни превозвачи

1. Независимо от член 4, параграф 1, Индонезия, Мианмар, Филипините и Виетнам могат да запазят изискването за назначаване на въздушни превозвачи, съществуващо в съответните им национални законови и подзаконови актове към момента на подписване на настоящото споразумение.

2. За целите на параграф 1 от настоящия член се счита, че публикуването от Съюза на „Списък на въздушните превозвачи от ЕС, притежаващи валиден оперативен лиценз“ отговаря на посочените национални изисквания за назначаване на превозвачите, включени в този списък, при условие че този списък е предоставен по електронен път на компетентните органи на държавите — членки на АСЕАН.

3. Индонезия, Мианмар, Филипините и Виетнам полагат усилия да премахнат посочените изисквания за назначаване на въздушни превозвачи във възможно най-кратък срок и съответно уведомяват съвместния комитет.

ЧЛЕН Д

Лоялна конкуренция

1. С цел внасяне на яснота, страните потвърждават, че в член 8, параграф 2, букви а) и б) е предвидено единствено задължението на страните да приемат или да поддържат правото в областта на конкуренцията и да създадат независим орган за защита на конкуренцията, който да прилага това право в областта на конкуренцията. Страните потвърждават също така, че настоящото споразумение не ограничава независимото функциониране на посочените органи за защита на конкуренцията. Решенията на тези органи за защита на конкуренцията не са предмет на механизма за уреждане на спорове съгласно член 25.

2. По този начин дадена страна може да търси правна защита във връзка с член 8, параграф 2, букви а) и б) само ако друга от страните не поддържа правото в областта на конкуренцията или оперативно независим орган за защита на конкуренцията, който ефективно прилага правото на тази страна в областта на конкуренцията. Никоя от разпоредбите на член 8, параграф 2, букви а) и б) не може да се тълкува като оспорване на решения или постановления, приети от орган за защита на конкуренцията, съдилища или трибунали на дадена страна за прилагане на правото на тази страна в областта на конкуренцията.

3. Независимо от член 25, параграф 1, механизмът за уреждане на спорове по посочения член не се прилага за спорове, свързани с прилагането или тълкуването на член 8, които са възникнали преди 1 януари 2025 г.

ЧЛЕН Е

Оперативни планове, програми и разписания

1. Без да се засягат член 3 и член 10, параграфи 11 и 12, и независимо от член 10, параграф 7, Камбоджа, Индонезия, Лаоската народнодемократична република, Малайзия, Мианмар, Филипините, Тайланд и Виетнам могат да запазят процедурите, съществуващи в съответните им национални законови и подзаконови актове към момента на подписване на настоящото споразумение, по отношение на одобряването на оперативни планове, програми и разписания, включително информация за услуги, извършвани по договорености за маркетингово сътрудничество, установени от въздушни превозвачи на Съюза за предоставяне на въздухоплавателни услуги до и от териториите на посочените държави.

2. Камбоджа, Индонезия, Лаоската народнодемократична република, Малайзия, Мианмар, Филипините, Тайланд и Виетнам свеждат до минимум административната тежест, свързана с горепосочените изисквания и процедури. Одобрението на посочените оперативни планове, програми и разписания се дава в срок от десет (10) работни дни, считано от датата на получаване на заявлението на въздушния превозвач, при условие че въздушният превозвач е получил съответните експлоатационните и технически разрешения в съответствие с член 4.

3. Камбоджа, Индонезия, Лаоската народнодемократична република, Малайзия, Мианмар, Филипините, Тайланд и Виетнам полагат усилия да премахнат посочените изисквания във възможно най-кратък срок и съответно уведомяват съвместния комитет.

ЧЛЕН Ж

Продажби и местни разходи

1. Независимо от разпоредбите на член 10, параграфи 8 и 9 Индонезия, Мианмар и Виетнам могат да запазят изискванията, съществуващи в съответните им национални законови и подзаконови актове към момента на подписване на настоящото споразумение, по отношение на използването на тяхната национална валута при продажбите на вътрешния пазар на транспортни и свързани с тях услуги и при заплащането на местни разходи.

2. Индонезия, Мианмар и Виетнам полагат усилия да премахнат посочените изисквания във възможно най-кратък срок и съответно уведомяват съвместния комитет.

ЧЛЕН З

Превод на местни приходи

1. С цел внасяне на яснота, понятието „превод“ в член 10, параграф 10, буква а) се отнася, в случая на Филипините, до парични преводи, различни от тези, извършвани от клон на чуждестранно дружество, занимаващо се с търговия или стопанска дейност на територията на Филипините.

2. По отношение на прехвърлянето на печалби от клон на чуждестранно дружество, занимаващо се с търговия или стопанска дейност на територията на Филипините, Филипините имат право да налагат данък при прехвърляне на печалба на клон в съответствие с националното си законодателство, освен ако по силата на споразумение за избягване на двойното данъчно облагане между Филипините и държавата, в която чуждестранният превозвач е местно лице, не е предвидена по-ниска ставка или освобождаване.

3. Филипините полагат усилия да работят със Съюза за разработване на обща рамка за третирането на паричните преводи от въздушните превозвачи на Съюза, опериращи на територията на Филипините, и съответно уведомяват Съвместния комитет.

ЧЛЕН И

Тарифи

1. Без да се засяга член 13, параграф 1 и независимо от разпоредбите на член 13, параграф 2, Филипините могат да запазят процедурите, съществуващи в съответните национални законови и подзаконови актове към момента на подписване на настоящото споразумение, по отношение на одобряването на тарифите, установени от въздушните

превозвачи на Съюза за въздухоплавателни услуги до и от територията на Филипините. Посочените тарифи се одобряват в срок от десет (10) работни дни след подаването им.

2. Филипините полагат усилия да премахнат посочените процедури във възможно най-кратък срок и съответно уведомяват съвместния комитет.

ЧЛЕН Й

Гаранции по заеми

Разпоредбите на член 8, параграф 2, буква г) не се прилагат за субсидии под формата на гаранции по заеми, предоставени от Виетнам преди подписването на настоящото споразумение и до изтичането на срока на такива договорености. Независимо от това, ако такива гаранции водят до плащания, те се извършват съгласно член 8, параграф 3, букви а) и б), в зависимост от случая.

ЧЛЕН К

Недискриминация

1. Независимо от член Г, посочените в него държави — членки на АСЕАН, предоставят на въздушните превозвачи на Съюза не по-малко благоприятно третиране от това, което предоставят на въздушните превозвачи на всяка друга държава по отношение на назначаването на въздушни превозвачи.

2. Независимо от членове Е, Ж и И, изброените в тях държави — членки на АСЕАН, предоставят на въздушните превозвачи на Съюза не по-малко благоприятно третиране от това, което предоставят на своите собствени въздушни превозвачи или на въздушните превозвачи на която и да е друга държава, в зависимост от това кое е по-благоприятно, по отношение на одобряването на оперативни планове, програми и разписания, продажби и местни разходи и тарифи.

ЧЛЕН Л

Компютризирани системи за резервация

Към момента на подписване на настоящото споразумение държавите — членки на АСЕАН, посочени в член 21, параграф 5, са Индонезия, Малайзия, Филипините, Тайланд и Виетнам.

ЧЛЕН М

Реципрочност

Когато съгласно членове Г, Е, Ж и И държава — членка на АСЕАН, изисква назначаване на въздушни превозвачи от Съюза, прилага по отношение на въздушните превозвачи на Съюза национални процедури за предварително одобрение на оперативни планове, програми и разписания, договорености за сътрудничество на пазара или тарифи, или прилага по отношение на въздушните превозвачи на Съюза национални изисквания относно валутата, която да се използва при определени сделки, Съюзът има право да приложи същите или равностойни мерки спрямо въздушните превозвачи на тази държава — членка на АСЕАН.

ЧЛЕН Н

Влизане в сила за Малайзия

1. Независимо от член 33, ако Малайзия е единствената държава — членка на АСЕАН, която не е съобщила на генералния секретар на АСЕАН своето потвърждение, че процедурите ѝ за ратификация, приемане или одобрение на настоящото споразумение са изпълнени:

- а) генералният секретар на АСЕАН може да пристъпи към изпращане на писмено уведомление на Европейския съюз, с което потвърждава, че всички държави — членки на АСЕАН, с изключение на Малайзия, са приключили съответните си процедури за ратификация, приемане или одобряване на настоящото споразумение;
- б) настоящото споразумение влиза в сила в съответствие с член 33, параграф 3 за Съюза и неговите държави членки, както и за всички държави — членки на АСЕАН, с изключение на Малайзия; както и
- в) след това споразумението влиза в сила за Малайзия тридесет (30) дни след датата на допълнително писмено уведомление от генералния секретар на АСЕАН до Европейския съюз, с което потвърждава, че Малайзия е приключила процедурите си за ратификация, приемане или одобрение на настоящото споразумение.

2. След подписването на настоящото споразумение и до влизането му в сила за Малайзия:

- а) всички предходни споразумения или спогодби за въздухоплавателни услуги между държавите — членки на ЕС, и Малайзия, както и между Съюза и Малайзия, които са подписани или сключени преди подписването на Споразумението, продължават да се прилагат и не се изменят; както и
- б) не се сключват нови споразумения или спогодби за въздухоплавателни услуги между държавите — членки на ЕС, и Малайзия, нито между Съюза и Малайзия, освен за да се отговори на ограничени и неотложни нужди при извънредни обстоятелства и без да се засягат съответните им национални закони и подзаконови актове. Съюзът или съответната държава — членка на ЕС, информира другите страни за такива нови споразумения или спогодби за въздухоплавателни услуги.

ЧЛЕН О

Преглед на напредъка

Въз основа на доклад от съответните държави — членки на АСЕАН, съвместният комитет ежегодно прави преглед на напредъка, постигнат по отношение на прилагането на членовете от настоящото приложение.