

Bruxelles, 10. svibnja 2022.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2022/0137(NLE)

8884/22
ADD 1

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	6. svibnja 2022.
Za:	General Secretariat of the Council
Br. dok. Kom.:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Predmet:	PRILOG Prijedlogu odluka Vijeća o sklapanju, u ime Unije, Sveobuhvatnog sporazuma o zračnom prometu između država članica Udruženja država jugoistočne Azije i Europske unije i njezinih država članica

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2022) 193 final - ANNEX.

Priloženo: COM(2022) 193 final - ANNEX



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 6.5.2022.
COM(2022) 193 final

ANNEX

PRILOG

Prijedlogu odluka Vijeća

o sklapanju, u ime Unije, Sveobuhvatnog sporazuma o zračnom prometu između država članica Udruženja država jugoistočne Azije i Europske unije i njezinih država članica

PRILOG

**Sveobuhvatni sporazum o zračnom prometu
između
država članica Udruženja država jugoistočne Azije i
Europske unije i njezinih države članica**

Vlade država:

BRUNEJ DARUSSALAM,
KRALJEVINA KAMBODŽA,
REPUBLIKA INDONEZIJA,
LAOSKA NARODNA DEMOKRATSKA REPUBLIKA,
MALEZIJA,
REPUBLIKA UNIJE MJANMAR,
REPUBLIKA FILIPINI,
REPUBLIKA SINGAPUR,
KRALJEVINA TAJLAND, i
SOCIJALISTIČKA REPUBLIKA VIJETNAM,

članice Udruženja država jugoistočne Azije („ASEAN”) (dalje u tekstu zajedno „države članice ASEAN-a” ili, ako se odnosi na pojedinačnu državu, „država članica ASEAN-a”)

s jedne strane,

i

KRALJEVINA BELGIJA,
REPUBLIKA BUGARSKA,
ČEŠKA REPUBLIKA,
KRALJEVINA DANSKA,
SAVEZNA REPUBLIKA NJEMAČKA,
REPUBLIKA ESTONIJA,
IRSKA,
HELENSKA REPUBLIKA,
KRALJEVINA ŠPANJOLSKA,
FRANCUSKA REPUBLIKA,
REPUBLIKA HRVATSKA,
TALIJANSKA REPUBLIKA,
REPUBLIKA CIPAR,
REPUBLIKA LATVIJA,
REPUBLIKA LITVA,
VELIKO VOJVODSTVO LUKSEMBURG,

**MAĐARSKA,
REPUBLIKA MALTA,
KRALJEVINA NIZOZEMSKA,
REPUBLIKA AUSTRIJA,
REPUBLIKA POLJSKA,
PORTUGALSKA REPUBLIKA,
RUMUNJSKA,
REPUBLIKA SLOVENIJA,
SLOVAČKA REPUBLIKA,
REPUBLIKA FINSKA, i
KRALJEVINA ŠVEDSKA,**

**ugovorne stranke Ugovora o Europskoj uniji i Ugovora o funkcioniranju
Europske unije (dalje u tekstu zajedno „Ugovori EU-a”) i države članice
Europske unije (dalje u tekstu „države članice EU-a” ili, ako se odnosi na
pojedinačnu državu članicu, „država članica EU-a”),
i EUROPSKA UNIJA (dalje u tekstu „Unija” ili „EU”),**

s druge strane,

ŽELEĆI promicati svoje interese u pogledu zračnog prijevoza kao sredstva kojim se pridonosi bližim političkim i gospodarskim odnosima među navedenim dvjema regijama,

PREPOZNAJUĆI važnost koju povezanost učinkovitim zračnim prijevozom ima za promicanje trgovine, turizma, ulaganja te gospodarskog i društvenog razvoja,

ŽELEĆI poboljšati usluge zračnog prijevoza i promicati međunarodni zrakoplovni sustav koji se temelji na poštenom i konkurentnom okruženju, nediskriminaciji te pravednim i jednakim mogućnostima za tržišno natjecanje zračnih prijevoznika,

ŽELEĆI osigurati najviši stupanj sigurnosti i zaštite u zračnom prijevozu i potvrđujući ozbiljnu zabrinutost zbog djela ili prijetnji kojima se ugrožava sigurnost zrakoplova, osoba ili imovine, negativno utječe na rad zrakoplova i narušava povjerenje putnika u sigurnost civilnog zrakoplovstva,

UZ NAPOMENU da su države članice ASEAN-a i države članice EU-a stranke Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisane u Chicagu 7. prosinca 1944.,

ODLUČNE maksimalno iskoristiti moguće koristi regulatorne suradnje,

POTVRĐUJUĆI važne moguće koristi koje mogu proizaći iz konkurentnih usluga zračnog prijevoza i djelatnosti održivog zračnog prijevoza,

ŽELEĆI potaknuti pošteno tržišno natjecanje, prepoznajući moguće koristi od poštenog tržišnog natjecanja i činjenicu da određene subvencije mogu negativno utjecati na tržišno natjecanje i ugroziti temeljne ciljeve ovog Sporazuma,

NAMJERAVAJUĆI proširiti okvir postojećih sporazuma i dogovora između stranaka u cilju otvaranja pristupa tržištima i ostvarivanja što većih koristi za putnike, pošiljatelje, zračne prijevoznike i zračne luke i njihove zaposlenike, zajednice te druge dionike,

POTVRĐUJUĆI važnost zaštite okoliša pri razvoju i provedbi politike u području međunarodnog zrakoplovstva,

POTVRĐUJUĆI potrebu za hitnim mjerama za borbu protiv klimatskih promjena i za stalnom suradnjom kako bi se smanjile emisije stakleničkih plinova u zrakoplovnom sektoru, na način koji je u skladu s multilateralnim dogovorima o tom pitanju, uključujući instrumente Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (dalje u tekstu „ICAO”),

POTVRĐUJUĆI važnost zaštite interesa potrošača, uključujući zaštita koje pruža Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, sastavljena u Montrealu 28. svibnja 1999., i postizanja visoke razine zaštite potrošača te prepoznajući potrebu za uzajamnom suradnjom u tom području,

PREPOZNAJUĆI da se povećanjem komercijalnih mogućnosti ne namjeravaju ugroziti radni standardi stranaka ili njihovi standardi povezani s radom i ponovno potvrđujući važnost razmatranja učinaka ovog Sporazuma na radnu snagu, uvjete zapošljavanja i uvjete rada te koristi koje nastaju kad se znatne ekonomske dobiti od otvorenih i konkurentnih tržišta kombiniraju s visokim radnim standardima,

UZIMAJUĆI U OBZIR želju da se istraže načini olakšavanja boljeg pristupa industrije zračnog prijevoza kapitalu radi daljnjeg razvoja zračnog prijevoza,

ŽELEĆI sklopiti sporazum o zračnom prijevozu kao dopunu Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisanoj u Chicagu 7. prosinca 1944.,

SPORAZUMJELE SU SE KAKO SLIJEDI:

ČLANAK 1.

PODRUČJE PRIMJENE

1. Ovim se Sporazumom uređuje pružanje usluga zračnog prijevoza koje obavljaju zračni prijevoznici Unije na državnom području država članica ASEAN-a, iz državnog područja država članica ASEAN-a i prema njemu, te zračni prijevoznici država članica ASEAN-a na području Unije, iz područja Unije i prema njemu, kao i pružanje određenih usluga povezanih s tim uslugama zračnog prijevoza, u skladu s ovim Sporazumom.

2. Kako bi se izbjegle dvojbe, ovaj se Sporazum ni u kojem slučaju ne smije tumačiti tako da se njime uređuje pružanje usluga zračnog prijevoza koje obavlja bilo koji zračni prijevoznik države članice ASEAN-a na državnom području država članica ASEAN-a, iz državnog područja druge države članice ASEAN-a ili prema njemu ili pružanje određenih usluga povezanih s tim uslugama zračnog prijevoza.

ČLANAK 2.

Definicije

1. Za potrebe ovog Sporazuma:
 - (a) „Čikaška konvencija” znači Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisana u Chicagu 7. prosinca 1944. i uključuje sve priloge donesene u skladu s člankom 90. te konvencije, kao i sve izmjene prilogâ ili Konvencije na temelju članaka 90. i 94., u mjeri u kojoj su takvi prilozi i izmjene stupili na snagu za stranke;
 - (b) „Montrealska konvencija” znači Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, sastavljena u Montrealu 28. svibnja 1999.;
 - (c) „zračni prijevoz” znači prijevoz putnika, prtljage, tereta i pošte, odvojeno ili zajedno, koji se obavlja zrakoplovom i koji je ponuđen javnosti uz naknadu ili za najam, uključujući usluge linijskog i povremenog zračnog prijevoza;
 - (d) „utvrđivanje državljanstva” znači nalaz da zračni prijevoznik koji predlaže obavljanje usluga u skladu s ovim Sporazumom ispunjava zahtjeve članka 4. u vezi s njegovim vlasništvom, stvarnom kontrolom i glavnim mjestom poslovanja;

- (e) „nadležna tijela” znači vladine agencije ili subjekti odgovorni za regulatorne i administrativne funkcije kojima su stranke na temelju ovog Sporazuma obvezane;
- (f) „tijelo nadležno za tržišno natjecanje” znači nadležno tijelo ili tijela zadužena za provedbu prava tržišnog natjecanja stranke, uključujući, u slučaju Unije, Europsku komisiju;
- (g) „pravo tržišnog natjecanja” znači pravo koje se, unutar nadležnosti stranke, odnosi na sljedeće postupanje, ako ono može utjecati na usluge zračnog prijevoza prema toj stranci, iz nje ili unutar nje:
 - i. sporazume između zračnih prijevoznika, odluke udruženja zračnih prijevoznika i usklađene prakse koje kao svoj cilj ili učinak imaju sprečavanje, ograničavanje ili narušavanje tržišnog natjecanja;
 - ii. zlouporabu vladajućeg položaja jednog zračnog prijevoznika ili više njih; ili
 - iii. koncentracije zračnih prijevoznika kojima se znatno smanjuje tržišno natjecanje, posebice kao rezultat stvaranja ili jačanja vladajućeg položaja.
- (h) „računalni sustav rezervacija” (dalje u tekstu „CRS”) znači računalni sustav koji sadržava informacije (uključujući redove letenja, raspoloživost i cijene karata) za više od jednog zračnog prijevoznika, s mogućnošću rezervacija ili izdavanja karata ili bez te mogućnosti, pri čemu su neke ili sve te usluge na raspolaganju naručiteljima, te uključuje „globalne distribucijske sustave” pod uvjetom da oni sadržavaju proizvode zračnog prijevoza;
- (i) „diskriminacija” znači razlikovanje bilo koje vrste bez objektivnog opravdanja;
- (j) „stvarna kontrola” znači odnos koji obuhvaća prava, ugovore ili bilo koja druga sredstva koja, bilo odvojeno ili zajednički i uzimajući u obzir činjenične ili pravne okolnosti, daju mogućnost izravnog ili neizravnog provođenja odlučujućeg utjecaja na trgovačko društvo, osobito kroz:
 - i. pravo korištenja cjelokupne ili dijela aktive poduzeća;

- ii. prava ili ugovore kojima se osigurava odlučujući utjecaj o sastavu, glasovanju ili odlukama tijela trgovačkog društva ili drugi odlučujući utjecaj u vođenju poslovanja trgovačkog društva;
- (k) „utvrđivanje sposobnosti” znači nalaz da zračni prijevoznik koji predlaže pružanje usluga zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma ima zadovoljavajuće financijske sposobnosti i odgovarajuću upravljačku stručnost za pružanje takvih usluga te je spreman postupati u skladu sa zakonima, propisima i zahtjevima kojima se uređuje pružanje takvih usluga;
- (l) „puni trošak” znači trošak pruženih usluga, koji može uključivati odgovarajuće iznose troškova kapitala i amortizacije imovine, kao i troškove održavanja, rada, upravljanja i administracije;
- (m) „međunarodni zračni prijevoz” znači zračni prijevoz koji prolazi zračnim prostorom iznad državnog područja više od jedne države;
- (n) „značajne transakcije” znači isporuka robe i usluga koje su takve veličine da utječu na poštene i jednake mogućnosti za tržišno natjecanje zračnih prijevoznika stranaka;
- (o) „izvanredna usluga” znači usluga zračnog prijevoza koja nije redoviti prijevoz;
- (p) „stranka” znači Unija i države članice EU-a, s jedne strane, ili država članica ASEAN-a, s druge strane;
- (q) „stranke” znači:
 - i. Unija i države članice EU-a; i
 - ii. države članice ASEAN-a.
- (r) „glavno poslovno sjedište” znači glavno sjedište ili registrirani ured zračnog prijevoznika na državnom području stranke u kojoj se obavljaju glavne financijske funkcije i provodi operativni nadzor nad zračnim prijevoznikom, uključujući upravljanje kontinuiranom plovidbenošću;
- (s) „redoviti prijevoz” znači niz letova sa sljedećim svojstvima:

- i. prolazi zračnim prostorom iznad državnog područja više od jedne države;
 - ii. obavlja se zrakoplovom za prijevoz putnika, prtljage, pošte i/ili tereta za naknadu ili najamninu, tako da je svaki let otvoren za javnost;
 - iii. odvija se tako da pruža usluge prijevoza između dvije ili više točaka, i to ili:
 - (A) u skladu s objavljenim redom letenja; ili
 - (B) letovima koji su toliko redoviti ili učestali da predstavljaju prepoznatljiv sustavni niz;
- (t) „samostalno obavljanje usluga” znači stanje u kojemu zračni prijevoznik izravno obavlja sam za sebe jednu ili više kategorija zemaljskih usluga i za pružanje takvih usluga ne zaključuje nikakav ugovor s trećom osobom. Za potrebe ove definicije zračni prijevoznici ne smatraju se između sebe trećim osobama ako:
- i. jedna strana ima većinski udio u vlasništvu drugog; ili
 - ii. jedno te isto tijelo ima većinski udio u vlasništvu oba;
- (u) „ozbiljni poremećaj u gospodarstvu stranke” znači izvanredna, privremena i znatna kriza koja utječe na cjelokupno gospodarstvo države članice ASEAN-a ili EU-a, a ne na određenu regiju ili gospodarski sektor;
- (v) „poduzeće u državnom vlasništvu” znači svako poduzeće uključeno u komercijalnu djelatnost u kojem:
- i. stranka posjeduje više od 50 % upisanog kapitala poduzeća ili glasova povezanih s udjelima koje je izdalo poduzeće; ili
 - ii. stranka ima odlučujući utjecaj ili može ostvarivati odlučujući utjecaj, izravno ili neizravno, na temelju svojeg financijskog sudjelovanja u poduzeću ili pravila ili prakse o njegovu funkcioniranju, ili na bilo koji drugi način relevantan za uspostavu takvog odlučujućeg utjecaja na poduzeće. Odlučujući utjecaj stranke pretpostavlja se kada stranka,

izravno ili neizravno, može imenovati više od polovice članova upravnog, upravljačkog ili nadzornog tijela poduzeća;

- (w) „zaustavljanje u svrhe koje nisu povezane s prijevozom” znači slijetanje u bilo koju svrhu osim ukrcaja ili iskrcaja putnika, prtljage, tereta i/ili pošte u zračnom prijevozu;
- (x) „subvencija” znači svaki financijski doprinos koji dodjeljuje vlada ili bilo koje drugo javno tijelo, uključujući:
- i. izravan prijenos sredstava kao što su bespovratna sredstva, zajmovi ili povećanje vlastitog kapitala, potencijalni izravan prijenos sredstava na poduzeće ili preuzimanje obveza poduzeća, kao što su jamstva za zajmove, dokapitalizacija, vlasništvo, zaštita od stečaja ili osiguranje;
 - ii. odricanje od dospjelih prihoda ili nenaplatu tih prihoda;
 - iii. davanje robe ili pružanje usluga, osim opće infrastrukture, ili kupovinu robe ili usluga; ili
 - iv. izvršavanje plaćanja mehanizmu financiranja ili ovlaštenje privatnog tijela ili davanje naloga privatnom tijelu za obavljanje jedne ili više funkcija navedenih u stavku 1. točki (x) podtočkama i., ii. i iii. ovog članka koje bi obično bile u nadležnosti vlade ili drugog javnog tijela, pri čemu se ta praksa, u stvarnom smislu, ne razlikuje od praksi koje vlade obično provode,
- ograničeno na subjekt ili industriju ili skupinu subjekata ili industrija u nadležnosti tijela koje dodjeljuje navedeno, i od čega zračni prijevoznici imaju korist. Smatra se da financijskom intervencijom koji je izvršila vlada ili drugo javno tijelo nije dodijeljena povlastica ako bi privatni tržišni operator koji je isključivo vođen mogućnošću ostvarivanja dobiti, u istoj situaciji kao i predmetno javno tijelo, izvršio istu financijsku intervenciju;
- (y) „tarifa” znači svaka vozarina, cijena ili naknada za prijevoz putnika, prtljage i/ili tereta (osim pošte) u zračnom prijevozu (uključujući bilo koju drugu vrstu prijevoza s time u vezi) koju zaračunavaju zračni prijevoznici, uključujući njihove zastupnike, te uvjeti koji uređuju raspoloživost takve vozarine, cijene ili naknade;
- (z) „državno područje” znači, za države članice ASEAN-a, kopneno područje, unutarnje vode, arhipelaške vode, teritorijalno more,

morsko dno i njegovo podzemlje te zračni prostor iznad njih; a za Uniju kopneno područje, unutarnje vode i teritorijalno more na koje se primjenjuju Ugovori EU-a i pod uvjetima utvrđenima u tim Ugovorima, kao i morsko dno i njegovo podzemlje te zračni prostor iznad njih; i

- (aa) „korisnička naknada” znači naknada koja se naplaćuje zračnim prijevoznicima za pružanje objekata ili usluga zračne luke, zračne plovidbe ili zaštite zračnog prometa, uključujući povezane usluge i objekte, ili naknada za buku, a uključuje naknade za rješavanje problema kvalitete lokalnog zraka u zračnim lukama ili oko njih. Kako bi se izbjegle dvojbe, ova definicija ne uključuje programe za rješavanje problema emisija iz međunarodnog zračnog prometa koje utječu na klimu.

ČLANAK 3.

Davanje prava

Raspored ruta

1. Država članica ASEAN-a dopušta zračnim prijevoznicima Unije da lete na sljedećim rutama:

sve točke u Uniji – sve usputne točke – sve točke u predmetnoj državi članici ASEAN-a – sve sljedeće točke.

Za potrebe prethodno navedenih ruta, usputne točke i sljedeće točke uključuju jednu ili više točaka u bilo kojoj drugoj državi članici ASEAN-a.

2. Unija i njezine države članice dopuštaju zračnim prijevoznicima države članice ASEAN-a da lete na sljedećim rutama:

sve točke u državi članici ASEAN-a – sve usputne točke – sve točke u Uniji – sve sljedeće točke.

Za potrebe prethodno navedenih ruta, točke u Uniji uključuju jednu ili više točaka u bilo kojoj državi članici EU-a.

Prava prometovanja

3. Stranke jedna drugoj dodjeljuju sljedeća prava kako bi zračni prijevoznici druge stranke mogli obavljati međunarodni zračni prijevoz:

- (a) pravo letenja bez slijetanja preko državnog područja stranke koja je to pravo dodijelila;
- (b) pravo zaustavljanja u svrhe koje nisu povezane s prometom na državnom području stranke koja je to pravo dodijelila;
- (c) pravo zračnih prijevoznika države članice ASEAN-a da obavljaju međunarodni zračni prijevoz, što uključuje redovne i izvanredne putničke, teretne i kombinirane usluge, između bilo kojih točaka u toj državi članici ASEAN-a i bilo kojih točaka u Uniji (prava prometovanja treće i četvrte slobode);
- (d) pravo zračnih prijevoznika Unije da obavljaju međunarodni zračni prijevoz, što uključuje redovne i izvanredne putničke, teretne i kombinirane usluge, između bilo kojih točaka u Uniji i bilo kojih točaka u državama članicama ASEAN-a (prava prometovanja treće i četvrte slobode);
- (e) pravo zračnih prijevoznika države članice ASEAN-a da obavljaju međunarodni zračni prijevoz, što uključuje redovne i izvanredne putničke, teretne i kombinirane usluge, između bilo kojih točaka u državi članici EU-a i bilo kojih točaka u drugoj državi članici EU-a ili bilo kojih točaka u trećoj zemlji, kao dio usluge čije je polazište ili odredište u toj državi članici ASEAN-a (prava prometovanja pete slobode), podložno stavku 4. ovog članka;
- (f) pravo zračnih prijevoznika Unije da obavljaju međunarodni zračni prijevoz, što uključuje redovne i izvanredne putničke, teretne i kombinirane usluge, između bilo kojih točaka u državi članici ASEAN-a i bilo kojih točaka u drugoj državi članici ASEAN-a ili bilo kojih točaka u trećoj zemlji, kao dio usluge čije je polazište ili odredište u Uniji (prava prometovanja pete slobode), podložno stavku 5. ovog članka; i
- (g) druga prava utvrđena u ovom Sporazumu.

4. Kad je riječ o putničkim i kombiniranim uslugama, prava dodijeljena na temelju stavka 3. točke (e) ovog članka podliježu, za svaku državu članicu ASEAN-a, svim sljedećim uvjetima:

- (a) najviše sedam (7) tjednih letova s polaskom ili dolaskom u svakoj državi članici EU-a može se obavljati u svakom smjeru odmah nakon stupanja na snagu ovog Sporazuma;

- (b) najviše sedam (7) dodatnih tjednih letova s polaskom ili dolaskom u svakoj državi članici EU-a može se obavljati u svakom smjeru nakon dvije (2) godine; i
 - (c) letovi koji se obavljaju u skladu sa stavkom 4. točkom (b) ovog članka ne smiju opsluživati rute između države članice EU-a i treće zemlje koje već opslužuje zračni prijevoznik Unije. Za potrebe ovog stavka smatra se da rutu opslužuje zračni prijevoznik Unije ako taj prijevoznik prometuje na navedenoj ruti redovitim letovima vlastitim zrakoplovom, zrakoplovom zakupljenim s posadom ili bez posade ili, u slučaju usluga bez zaustavljanja, dijeljenjem oznaka.
5. Kad je riječ o putničkim i kombiniranim uslugama, prava dodijeljena na temelju stavka 3. točke (f) ovog članka podliježu, za svaku državu članicu EU-a, svim sljedećim uvjetima:
- (a) najviše sedam (7) tjednih letova s polaskom ili dolaskom u svakoj državi članici ASEAN-a može se obavljati u svakom smjeru odmah nakon stupanja na snagu ovog Sporazuma;
 - (b) najviše sedam (7) dodatnih tjednih letova s polaskom ili dolaskom u svakoj državi članici ASEAN-a može se obavljati u svakom smjeru nakon dvije godine; i
 - (c) letovi koji se obavljaju u skladu sa stavkom 5. točkom (b) ovog članka ne smiju opsluživati rute između države članice ASEAN-a i treće zemlje koje već opslužuje zračni prijevoznik te države članice ASEAN-a. Za potrebe ovog stavka smatra se da rutu opslužuje zračni prijevoznik države članice ASEAN-a ako taj prijevoznik prometuje na navedenoj ruti redovitim letovima vlastitim zrakoplovom, zrakoplovom zakupljenim s posadom ili bez posade ili, u slučaju usluga bez zaustavljanja, dijeljenjem oznaka.

Operativna fleksibilnost

6. Zračni prijevoznici svake stranke mogu u pogledu bilo kojeg leta ili svih letova i prema svojem odabiru na rutama iz stavaka 1. i 2. ovog članka:
- (a) letjeti u bilo kojem ili oba smjera;
 - (b) kombinirati različite brojeve letova unutar leta jednog zrakoplova;

- (c) opsluživati srednje točke, daljnje točke i točke na državnim područjima stranaka u bilo kojoj kombinaciji i bilo kojim redoslijedom u skladu s odredbama stavka 3. ovog članka;
- (d) preskočiti zaustavljanja u bilo kojoj točki ili točkama;
- (e) prebaciti promet s bilo kojeg svojeg zrakoplova na bilo koji drugi svoj zrakoplov na bilo kojoj točki (promjena zrakoplova uz zadržavanje istog broja leta);
- (f) obavljati promet s međuslijetanjem na svim točkama na državnom području ili izvan državnog područja bilo koje stranke;
- (g) obavljati tranzitni promet preko državnog područja druge stranke;
- (h) kombinirati promet na istome zrakoplovu bez obzira na podrijetlo tog prometa; i
- (i) opsluživati više od jedne točke, u istoj državi članici EU-a ili u državi članici ASEAN-a, tijekom istog prijevoza (koterminalizacija).

7. Operativna fleksibilnost predviđena u stavku 6. ovog članka može se ostvariti bez ograničenja smjera ili zemljopisnog ograničenja, pod uvjetom da:

- (a) zračni prijevoznici države članice ASEAN-a opslužuju točku u toj državi članici ASEAN-a; i
- (b) zračni prijevoznici Unije opslužuju točku u Uniji.

8. Svaka stranka dopušta svakom zračnom prijevozniku da odredi učestalost i kapacitet međunarodnog zračnog prijevoza koji nudi na temelju poslovnih interesa. U skladu s tim pravom ni jedna stranka ne ograničava jednostrano količinu prometa, učestalost ili redovitost usluga, određivanje ruta, polazište i odredište prometa, tipove zrakoplova koje upotrebljavaju zračni prijevoznici druge stranke, osim zbog carinskih, tehničkih, operativnih, ekoloških ili zdravstvenih razloga te razloga sigurnosti upravljanja zračnim prometom, bez diskriminacije, ili ako je drugačije propisano ovim Sporazumom.

9. Ništa u ovom Sporazumu ne daje sljedeća prava:

- (a) kad je riječ o državama članicama ASEAN-a, pravo da njihovi zračni prijevoznici obavljaju u bilo kojoj državi članici EU-a ukrcaj putnika,

prtljage, tereta i/ili pošte koji se prevoze za naknadu, a čije je odredište druga točka u istoj državi članici EU-a; i

- (b) kad je riječ o državama članicama Unije, pravo da njihovi zračni prijevoznici obavljaju u bilo kojoj državi članici ASEAN-a ukrcaj putnika, prtljage, tereta i/ili pošte koji se prevoze za naknadu, a čije je odredište druga točka u istoj državi članici ASEAN-a.

ČLANAK 4.

Odobrenja za rad i tehničke dozvole

1. Po primitku zahtjeva zračnog prijevoznika jedne od stranaka za izdavanje odobrenja za rad, druga stranka dodjeljuje odgovarajuće odobrenje za rad i tehničke dozvole po najkraćem postupku, ako su ispunjeni svi sljedeći uvjeti:

- (a) u slučaju zračnog prijevoznika države članice ASEAN-a:
 - i. glavno poslovno sjedište zračnog prijevoznika je u toj državi članici ASEAN-a te taj zračni prijevoznik ima valjanu operativnu licenciju u skladu sa zakonom te države članice ASEAN-a;
 - ii. država članica ASEAN-a koja je tom prijevozniku izdala svjedodžbu zračnog prijevoznika provodi i održava stvaran regulatorni nadzor nad njim te je nadležno tijelo jasno identificirano; i
 - iii. zračni prijevoznik je u vlasništvu, izravnom ili većinskom, i pod stvarnim nadzorom te države članice ASEAN-a i/ili njegovih državljana;
- (b) u slučaju zračnog prijevoznika Unije:
 - i. zračni prijevoznik ima poslovni nastan na području Unije i ima valjanu operativnu licenciju u skladu s pravom Unije;
 - ii. država članica EU-a koja je izdala svjedodžbu zračnog prijevoznika provodi i održava stvarni regulatorni nadzor nad tim zračnim prijevoznikom te je nadležno tijelo jasno identificirano; i

iii. zračni prijevoznik je u izravnom ili većinskom vlasništvu i pod stvarnom kontrolom jedne ili više država članica EU-a, drugih država stranaka Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru, Švicarske, državljana tih država ili njihove kombinacije;

(c) poštuju se članci 15. i 16.; i

(d) zračni prijevoznik ispunjava uvjete propisane u zakonima i propisima koje stranka koja obrađuje zahtjev uobičajeno primjenjuje na obavljanje operacija u međunarodnom zračnom prijevozu.

2. Za potrebe ovog članka i članka 5., dokazi o stvarnoj regulatornoj kontroli zračnog prijevoznika uključuju sljedeće:

(a) dotični zračni prijevoznik ima valjanu operativnu licenciju ili dozvolu koju je izdalo nadležno tijelo dotične stranke i ispunjava kriterije te stranke koja izdaje operativnu licenciju ili dozvolu za obavljanje međunarodnog zračnog prijevoza; i

(b) ta stranka ima i održava programe nadzora sigurnosti i zaštite za tog zračnog prijevoznika u skladu sa standardima ICAO-a.

3. Kad dodjeljuje odobrenja za rad i tehničke dozvole, stranka je dužna postupati prema svim prijevoznicima druge stranke bez diskriminacije.

4. Nakon zaprimanja zahtjeva za odobrenje za rad koji je podnio zračni prijevoznik druge stranke, stranka priznaje primjerenost svakog utvrđivanja sposobnosti i/ili državljanstva koje je provela ta druga stranka u vezi s tim zračnim prijevoznikom kao da su to utvrđivanje provela njezina vlastita nadležna tijela te ne istražuje dodatno ta pitanja, osim kako je propisano u članku 5. stavku 2. Kako bi se otklonile sumnje, ovaj stavak ne obuhvaća priznavanje utvrđivanja u pogledu potvrda ili dozvola povezanih sa sigurnošću, sigurnosnih mjera ili osiguranja.

ČLANAK 5.

Odbijanje, opoziv, suspenzija, ograničavanje odobrenja za rad ili tehničkih dozvola

1. Stranka može odbiti, opozvati, suspendirati, uvesti uvjete za odobrenja za rad ili tehničke dozvole zračnog prijevoznika druge stranke ili ih ograničiti ili na neki drugi način odbiti, suspendirati, uvesti uvjete za operacije zračnog prijevoznika te druge stranke ili ih ograničiti ako:

- (a) u slučaju zračnog prijevoznika iz države članice ASEAN-a:
- i. zračni prijevoznik nema glavno poslovno sjedište u državi članici ASEAN-a ili nema valjanu operativnu licenciju u skladu sa zakonom te države članice ASEAN-a; ili
 - ii. država članica ASEAN-a koja je tom prijevozniku izdala svjedodžbu zračnog prijevoznika ne provodi ili ne održava stvaran regulatorni nadzor nad tim zračnim prijevoznikom ili nadležno tijelo nije jasno identificirano; ili
 - iii. zračni prijevoznik nije u vlasništvu, izravnom ili većinskom, te države članice ASEAN-a i/ili njegovih državljana, ili nije pod njihovim stvarnim nadzorom;
- (b) u slučaju zračnog prijevoznika Unije:
- i. zračni prijevoznik nema poslovni nastan na području Unije ili nema valjanu operativnu licenciju u skladu s pravom Unije; ili
 - ii. država članica EU-a koja je izdala svjedodžbu zračnog prijevoznika ne provodi ili ne održava djelotvoran regulatorni nadzor nad zračnim prijevoznikom ili nadležno tijelo nije jasno identificirano; ili
 - iii. zračni prijevoznik nije u izravnom ili većinskom vlasništvu i pod stvarnom kontrolom jedne ili više država članica EU-a, drugih država stranaka Sporazuma o Europskom gospodarskom prostoru, Švicarske, državljana tih država ili njihove kombinacije; ili
- (c) zračni prijevoznik ne poštuje zakone i druge propise iz članka 7.

2. Ako stranka ima opravdane razloge za sumnju da je zračni prijevoznik druge stranke u bilo kojoj od situacija utvrđenih u stavku 1. ovog članka, ta stranka može tražiti savjetovanje s drugom strankom.

3. Takvo savjetovanje počinje što prije, a najkasnije trideset (30) dana nakon datuma zaprimanja zahtjeva za savjetovanje. Ako se u roku od trideset (30) dana ili u dogovorenom vremenskom okviru od datuma početka takvih savjetovanja ne postigne zadovoljavajući dogovor ili se ne poduzmu dogovorene korektivne mjere, stranka koja je zatražila savjetovanje ima pravo odbiti, opozvati, suspendirati, uvesti uvjete za ili ograničiti odobrenja za rad ili tehničke dozvole dotičnog zračnog prijevoznika ili na drugi način odbiti, suspendirati, uvesti uvjete za ili ograničiti rad

dotičnog prijevoznika, kako bi se osigurala usklađenost s odredbama članka 4. i članka 7.

4. Neovisno o ovom članku stavku 3., u slučaju iz ovog članka stavka 1. točke (c) stranka može poduzeti izravne ili hitne mjere ako je to potrebno u slučaju nužde ili kako bi se spriječila daljnja neusklađenost. Kako bi se otklonile sumnje, uvjet za postojanje daljnje neusklađenosti je da su nadležna tijela stranaka već pokrenula pitanje neusklađenosti.

5. Ovim se člankom ne ograničavaju prava bilo koje stranke da odbije, opozove, suspendira, uvede uvjete za ili ograniči odobrenje za rad ili tehničku dozvolu zračnog prijevoznika ili zračnih prijevoznika druge stranke, ili na drugi način odbije, suspendira, uvede uvjete za ili ograniči operacije zračnog prijevoznika ili zračnih prijevoznika druge stranke, u skladu s odredbama članka 8., 15., 16. ili 25.

ČLANAK 6.

Liberalizacija vlasništva i kontrole

Stranke priznaju moguće koristi progresivne liberalizacije vlasništva i kontrole nad svojim zračnim prijevoznicima. Stranke mogu u prikladnom trenutku u okviru Zajedničkog odbora iz članka 23. razmotriti uzajamnu liberalizaciju vlasništva i kontrole nad zračnim prijevoznicima. Zajednički odbor nakon toga može predložiti izmjene ovog Sporazuma u skladu s člankom 23. stavkom 4. točkom (f) i člankom 28.

ČLANAK 7.

Usklađenost sa zakonima i propisima

1. Kad zrakoplov ulazi na državno područje druge stranke, leti u tom državnom području ili izlazi s tog državnog područja, zračni prijevoznici stranke dužni su poštovati zakone i propise koji se primjenjuju u pogledu ulaska zrakoplova kojim se obavlja međunarodni zračni prijevoz na to državno područje, letenja takva zrakoplova u tom državnom području ili izlaska takva zrakoplova s tog državnog područja.

2. Kad zrakoplov ulazi na državno područje druge stranke, leti u tom državnom području ili izlazi s tog državnog područja, putnici, posada, prtljaga, teret i pošta zračnih prijevoznika stranke, ili bilo tko tko djeluje u njihovo ime, dužni su poštovati zakone i propise te stranke koji se primjenjuju u pogledu ulaska putnika, posade, prtljage, tereta i/ili pošte u zrakoplovu na to državno područje, njihovih aktivnosti na tom državnom području ili njihova izlaska s tog državnog područja (uključujući propise

koji se odnose na ulazak, odobrenje, imigraciju, putovnice, carinu i karantenu te, ako je riječ o pošti, poštanske propise).

3. Svaka stranka na svojem državnom području dopušta zračnim prijevoznicima druge stranke da poduzmu mjere kojima se osigurava da se prevoze samo osobe koje imaju putne isprave potrebne za ulazak na državno područje te druge stranke ili za tranzit preko njezina državnog područja.

ČLANAK 8.

Pošteno tržišno natjecanje

1. Stranke su suglasne da je njihov zajednički cilj imati pošteno i konkurentno okruženje u kojem zračni prijevoznici stranaka imaju poštene i jednake mogućnosti za tržišno natjecanje u pružanju usluga zračnog prijevoza.

2. Kako bi postigle cilj iz stavka 1. ovog članka, stranke:

- (a) donose ili provode pravo tržišnog natjecanja;
- (b) osnivaju ili održavaju operativno neovisno tijelo za tržišno natjecanje sa svim potrebnim ovlastima i resursima, koje djelotvorno provodi pravo tržišnog natjecanja stranke. Odluke tijela nadležnog za tržišno natjecanje podliježu žalbi i preispitivanju sudova te stranke;
- (c) u okviru svojih nadležnosti uklanjaju sve oblike diskriminacije ili nepoštenih prakse koji bi negativno utjecali na poštene i jednake mogućnosti tržišnog natjecanja zračnih prijevoznika druge stranke u pružanju usluga zračnog prijevoza. Kako bi se izbjegle dvojbe, ništa u stavku 2. točki (c) ovog članka ne uključuje postupanje opisano u članku 2. stavku 1. točki (g); i
- (d) ne odobravaju i ne održavaju subvencije zračnim prijevoznicima ako bi te subvencije negativno utjecale na poštenu i jednaku mogućnost tržišnog natjecanja zračnih prijevoznika druge stranke u pružanju usluga zračnog prijevoza.

3. Neovisno o stavku 2. točki (d) ovog članka, može se odobriti sljedeće:

- (a) potpora nesolventnim zračnim prijevoznicima ili zračnim prijevoznicima u poteškoćama, pod uvjetom da:

- i. ta potpora ovisi o vjerodostojnom planu restrukturiranja koji se temelji na realnim pretpostavkama kako bi se u razumnom vremenu ponovno zajamčila dugoročna održivost zračnog prijevoznika u poteškoćama; i
 - ii. predmetni zračni prijevoznik, njegovi ulagači ili dioničari znatno sami pridonose troškovima restrukturiranja;
- (b) privremena potpora za likvidnost zračnom prijevozniku u poteškoćama u obliku zajmova ili jamstava za zajmove ograničena je na iznos koji je potreban samo za održavanje poslovanja dotičnog zračnog prijevoznika u razdoblju koje je potrebno za izradu plana restrukturiranja ili plana likvidacije;
- (c) pod uvjetom da su ograničene na minimalne iznose potrebne za postizanje njihova cilja i da se učinci na pružanje usluga zračnog prijevoza između stranaka svedu na najmanju moguću mjeru:
- i. subvencije za naknadu štete izazvane prirodnim katastrofama ili izvanrednim događajima;
 - ii. subvencije za rješavanje ozbiljnog poremećaja u gospodarstvu jedne od stranaka;
 - iii. subvencije zračnim prijevoznicima kojima je povjereno obavljanje jasno definiranih obveza pružanja javnih usluga potrebnih za ispunjavanje osnovnih potreba prijevoza stanovništva koje samo tržište ne može ispuniti, pod uvjetom da su te subvencije ograničene na razumnu naknadu za pružanje usluga zračnog prijevoza; i
 - iv. subvencije dostupne svim prijevoznicima koje nisu, *de jure* ili *de facto*, ograničene na određene zračne prijevoznike.

4. Stranke osiguravaju da svi njihovi zračni prijevoznici koji pružaju usluge zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma objavljuju ili na drugi način pripremaju, i na zahtjev stave na uvid, godišnji financijski izvještaj i popratni financijski izvještaj koji su prošli vanjsku reviziju i u skladu su s međunarodno priznatim računovodstvenim standardima i standardima korporativnog financijskog objavljivanja, kao što su Međunarodni standardi financijskog izvještavanja. U svakom slučaju, subvencije se zasebno navode u financijskom izvještaju.

5. Kad je riječ o zračnom prijevozu, svaka stranka osigurava da se materijalne transakcije između njezinih zračnih prijevoznika i pružatelja robe i usluga koji su poduzeća u državnom vlasništvu (u bilo kojem obliku) te stranke temelje na

komercijalnim uvjetima koji su jednakovrijedni onima koji prevladavaju u transakcijama po tržišnim uvjetima.

6. Svaka stranka, na zahtjev druge stranke, u roku od trideset (30) dana ili u dogovorenom roku drugoj stranci dostavlja relevantne informacije koje se mogu razumno zatražiti kako bi se osiguralo poštovanje odredaba ovog članka. To može uključivati dodatne informacije koje se odnose na subvencije i stavke navedene u stavcima 4. i 5. ovog članka. Stranka koja prima informacije, na zahtjev, takve informacije tretira kao povjerljive.

7. Ako jedna ili više stranaka (dalje u tekstu zajedno „stranka koja pokreće postupak” za potrebe ovog članka) smatraju da na poštene i jednake mogućnosti za tržišno natjecanje njihovih zračnih prijevoznika negativno utječu:

- (a) diskriminacija ili nepoštene prakse zabranjene stavkom 2. točkom (c) ovog članka;
- (b) subvencije zabranjene na temelju stavka 2. točke (d) ovog članka, osim onih navedenih u stavku 3. ovog članka; ili
- (c) nepružanje informacija zatraženih u skladu sa stavkom 6. ovog članka,

može postupiti u skladu sa stavcima od 8. do 10. ovog članka.

8. Stranka koja pokreće postupak podnosi pisani zahtjev za savjetovanje predmetnoj stranci ili strankama (dalje u tekstu zajedno „stranka koja odgovara na zahtjev” za potrebe ovog članka). Savjetovanja počinju u roku od trideset (30) dana od zaprimanja zahtjeva, osim ako se stranke dogovore drukčije.

9. Ako stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev ne postignu dogovor o tom pitanju u roku od šezdeset (60) dana od datuma primitka zahtjeva za savjetovanje, stranka koja podnosi zahtjev može poduzeti mjere protiv svih ili nekih zračnih prijevoznika stranke koja odgovara na zahtjev koji su sudjelovali u spornom postupanju ili koji su imali koristi od predmetne diskriminacije, nepoštenih praksi ili subvencija.

10. Mjere poduzete u skladu sa stavkom 9. ovog članka moraju biti primjerene, proporcionalne i ograničene u svojem području primjene i trajanju na ono što je apsolutno nužno kako bi se smanjila šteta za prijevoznike stranke koja podnosi zahtjev te uklonila nepoštena prednost koju su stekli zračni prijevoznici stranke koja odgovara na zahtjev.

11. Ako se pitanja koja se odnose na ovaj članak upućuju na postupak rješavanja sporova utvrđen u članku 25.:

- (a) neovisno o članku 25. stavcima 2. i 3., spor se može odmah uputiti osobi ili tijelu na odlučivanje ili se može podnijeti na arbitražu; i
- (b) rokovi navedeni u članku 25. stavcima 10., 11. i 12. prepolovljuju se.

12. Ništa u ovom Sporazumu ne utječe na ovlasti tijela nadležnih za tržišno natjecanje stranaka ili sudova koji preispituju odluke tih tijela niti ih ograničava ili na bilo koji način ugrožava. Ni jedna mjera koju stranka koja podnosi zahtjev poduzima u skladu sa stavkom 9. ovog članka ne dovodi u pitanje moguće aktivnosti i mjere koje poduzimaju navedena tijela i sudovi, uključujući aktivnosti i mjere stranke koja podnosi zahtjev. Djelovanja i mjere tijela stranaka nadležnih za tržišno natjecanje i sudova koji preispituju odluke tih tijela isključuju se iz mehanizma za rješavanje sporova utvrđenog u članku 25.

ČLANAK 9.

Poslovanje

1. Stranke su suglasne da bi prepreke poslovanju na koje nailaze njihovi zračni prijevoznici mogle negativno utjecati na koristi koje se žele postići ovim Sporazumom. Stranke su suglasne da će surađivati u uklanjanju takvih prepreka ako takve prepreke mogu ometati komercijalne operacije, narušiti tržišno natjecanje ili utjecati na jednake mogućnosti za tržišno natjecanje.

2. Zajednički odbor prati napredak u djelotvornom uklanjanju prepreka poslovanju na koje nailaze zračni prijevoznici stranaka.

ČLANAK 10.

Komercijalne operacije

1. Stranke jedna drugoj dodjeljuju prava utvrđena u stavcima od 2. do 17. ovog članka. Zračni prijevoznici stranaka nisu obvezni zadržati lokalnog partnera za potrebe ovog članka.

Predstavnici zračnog prijevoznika

2. Zračnim prijevoznicima svake stranke dopušteno je slobodno osnivati urede i objekte na državnom području druge stranke koji su potrebni za pružanje usluga na temelju ovog Sporazuma u mjeri u kojoj je to izvedivo i bez diskriminacije.

3. Ne dovodeći u pitanje propise o sigurnosti i zaštiti, ako se takvi objekti nalaze u zračnoj luci, oni mogu biti podložni ograničenjima zbog raspoloživosti prostora.

4. Zračni prijevoznici svake stranke smiju, u skladu sa zakonima i drugim propisima druge stranke u vezi s ulaskom, boravištem i zapošljavanjem, dovesti i zadržati na državnom području te druge stranke svoje rukovodeće, prodajno, tehničko, operativno i drugo stručno osoblje koje je potrebno za podršku pružanju usluga zračnog prijevoza. Obje su stranke dužne brzo riješiti dodjelu odobrenja za zapošljavanje, ako je potrebno, osoblja zaposlenog u uredima iz ovog stavka, uključujući osoblje koje obavlja određene privremene poslove, podložno relevantnim zakonima i propisima na snazi.

Zemaljske usluge

5. (a) Ne dovodeći u pitanje stavak 5. točku (b) ovog članka, zračni prijevoznici

svake stranke, u vezi sa zemaljskim uslugama na državnom području druge stranke, dopušta se sljedeće:

i. obavljanje zemaljskih usluga za sebe (samostalno obavljanje usluga); ili

ii. biranje konkurentnih pružatelja usluga, ako takvi pružatelji pružaju zemaljske usluge u cijelosti ili djelomično, u skladu sa zakonima i drugim propisima dotične stranke.

(b) Stavak 5. točka (a) ovog članka podliježe sigurnosnim, zaštitnim, fizičkim odnosno operativnim ograničenjima. Ako je zbog takvih razloga samostalno obavljanje usluga ograničeno, spriječeno ili isključeno i ako nema stvarnog tržišnog natjecanja među pružateljima zemaljskih usluga, dotična stranka mora osigurati da sve takve usluge budu dostupne svim zračnim prijevoznicima na jednakoj i odgovarajućoj osnovi; i da se cijene takvih usluga određuju prema odgovarajućim, objektivnim, transparentnim i nediskriminirajućim kriterijima.

Dodjeljivanje slotova u zračnim lukama

6. Svaka je stranka dužna osigurati da se njezini propisi, smjernice i postupci za dodjelu slotova u zračnim lukama na njezinu državnom području primjenjuju transparentno, djelotvorno, nediskriminirajuće i pravovremeno.

Operativni planovi, programi i rasporedi

7. Stranka može zatražiti da se, isključivo u informativne svrhe, njezinim nadležnim tijelima pruži obavijest o operativnim planovima, programima ili rasporedima usluga zračnog prijevoza koji se obavljaju na temelju ovog Sporazuma. Ako jedna od stranaka zahtijeva takvo obavješćivanje, dužna je na najmanju mjeru svesti administrativno opterećenje povezano sa svojim zahtjevima i postupcima u pogledu obavješćivanja koje snose posrednici u zračnom prijevozu i zračni prijevoznici druge stranke.

Prodaja, lokalni troškovi i prijenos sredstava

8. Zračnim prijevoznicima svake stranke dopušteno je da se bave prodajom zračnog prijevoza i povezanih usluga, vlastitih i onih drugih zračnih prijevoznika, na državnom području druge stranke. Zračni prijevoznik može, po vlastitom nahođenju, to učiniti izravno i/ili putem svojih prodajnih zastupnika, drugih posrednika koje imenuje zračni prijevoznik ili putem interneta ili bilo kojeg drugog dostupnog kanala. Prodaja i kupnja takvih usluga prijevoza i povezanih usluga dopuštena je u valuti državnog područja prodaje ili kupnje ili u slobodno konvertibilnim valutama.

9. Zračnim prijevoznicima svake stranke dopušteno je plaćati lokalne troškove, uključujući kupnju goriva na državnom području druge stranke, u lokalnoj valuti ili, po vlastitom nahođenju, u slobodno konvertibilnim valutama po tržišnom tečaju.

10. (a) Zračnim prijevoznicima svake stranke na zahtjev se dopušta pretvaranje

lokalnih prihoda u slobodno konvertibilne valute te doznačivanje, na bilo koji način i u bilo koje doba, takvih prihoda s državnog područja druge stranke u zemlju po vlastitom izboru. Te se konverzije i doznake moraju dopustiti odmah, bez ograničenja ili oporezivanja koja bi se na njih odnosila, prema tečaju primjenjivom za tekuće transakcije i s doznačivanjem na dan kad zračni prijevoznik podnese prvi zahtjev za doznačivanje te ne smiju biti podložne nikakvim naknadama osim naknada koje banke uobičajeno naplaćuju za takve konverzije i doznake.

(b) Ako, u iznimnim okolnostima, kretanja kapitala i plaćanja, uključujući prijenose, uzrokuju ili prijete da će uzrokovati ozbiljne poteškoće u poslovanju gospodarstva stranke, ta stranka može poduzeti mjere kojima se ograničavaju prava utvrđena u stavku 10. točki (a) ovog članka, pod uvjetom da su takve mjere privremene i nužno potrebne za rješavanje takvih poteškoća. Takve mjere ne smiju predstavljati sredstvo proizvoljne ili neopravdane diskriminacije zračnih prijevoznika drugih stranaka u usporedbi sa zračnim prijevoznicima bilo koje druge zemlje.

Dogovori o zajedničkom plasiranju na tržište

11. Pri pružanju ili nuđenju usluga zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma zračni prijevoznici stranaka smiju sklapati dogovore o zajedničkom plasiranju na tržište, kao što su sporazumi o rezervaciji kapaciteta ili sporazumi o skupnoj oznaci s:

- (a) bilo kojim zračnim prijevoznikom ili prijevoznicima stranaka;
- (b) bilo kojim zračnim prijevoznikom ili prijevoznicima treće zemlje; i
- (c) bilo kojim pružateljem površinskog prijevoza (kopnom ili morem) iz bilo koje zemlje,

pod uvjetom da i. zračni prijevoznik koji obavlja let ima odgovarajuća prava prometovanja, ii. marketinški prijevoznik ima odgovarajuća prava na rutu, te iii. ti dogovori ispunjavaju zahtjeve koji se uobičajeno primjenjuju u takvim dogovorima.

12. Pri pružanju ili nuđenju usluga zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma, podložno članku A, zračni prijevoznici stranaka smiju sklapati dogovore o zajedničkom plasiranju na tržište, kao što su sporazumi o rezervaciji kapaciteta ili sporazumi o skupnoj oznaci, sa zračnim prijevoznikom koji opslužuje domaću dionicu predmetne usluge, pod sljedećim uvjetima:

- (a) domaća dionica je dio međunarodnog putovanja; i
- (b) ti dogovori ispunjavaju zahtjeve koji se uobičajeno primjenjuju u takvim dogovorima.

Za potrebe ovog stavka domaća dionica znači, ako je zračni prijevoznik na domaćoj dionici prijevoznik Unije, ruta unutar državnog područja države članice EU-a; a ako je zračni prijevoznik na domaćoj dionici prijevoznik države članice ASEAN-a, ruta na državnom području te države članice ASEAN-a.

13. Kad je riječ o prodaji zračnog prijevoza putnika u okviru dogovora o zajedničkom plasiranju na tržište, kupca se na mjestu prodaje, ili u svakom slučaju u trenutku prijave ili, ako je riječ o presjedanju, prije ukrcaja, obavješćuje o tome koji će prijevoznici izvršiti prijevoz za svaki dio usluge.

Intermodalni prijevoz

14. U pogledu prijevoza putnika, pružatelji usluga površinskog prijevoza ne podliježu zakonima i propisima kojima se uređuje zračni promet samo zato što takav površinski prijevoz izvodi zračni prijevoznik pod svojim nazivom.

15. Ne dovodeći u pitanje bilo koju drugu odredbu ovog Sporazuma, zračnim prijevoznicima i posrednim pružateljima usluga prijevoza tereta svake od stranaka dopušta se bez ograničenja da u vezi s međunarodnim zračnim prometom koriste bilo kakav površinski prijevoz tereta do ili od bilo kojih točaka na državnim područjima stranaka ili u trećim zemljama, uključujući prijevoz do i od svih zračnih luka s carinskim objektima i, ako je primjenjivo, pravo prijevoza tereta pod carinskim nadzorom u skladu s primjenjivim zakonima i propisima. Takav teret ima, bilo da se kreće površinom ili zrakom, pristup carinskim postupcima i postrojenjima zračnih luka. Zračni prijevoznik može odabrati da sam obavlja svoj površinski prijevoz ili da ga pruži na temelju dogovora s drugim prijevoznicima koji obavljaju površinski prijevoz, uključujući površinski prijevoz koji obavljaju drugi zračni prijevoznici i neizravni pružatelji usluga zračnog prijevoza tereta. Takve usluge intermodalnog prijevoza tereta mogu se nuditi po jedinstvenoj cijeni za kombinirani zračni i površinski prijevoz, pod uvjetom da se otpremnici ne dovedu u zabludu u vezi s činjenicama o takvom prijevozu.

Zakup

16. Zračnim prijevoznicima svake stranke dopušta se pružanje usluga zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma:

- (a) uporabom zrakoplova zakupljenog bez posade od bilo kojeg zakupodavca;
- (b) uporabom zrakoplova zakupljenog s posadom od drugih zračnih prijevoznika iste stranke iz koje je zračni prijevoznik zakupnik; ili
- (c) uporabom zrakoplova zakupljenog s posadom od zračnih prijevoznika zemlje koja nije stranka zračnog prijevoznika zakupnika, pod uvjetom da je zakup opravdan na temelju izvanrednih potreba, potreba u pogledu sezonskih kapaciteta ili operativnih poteškoća zakupnika i da zakup ne traje dulje nego što je nužno za ispunjenje tih potreba ili prevladavanje tih poteškoća.

17. Dotične stranke mogu zahtijevati da dogovore o zakupu odobre njihova nadležna tijela radi provjere usklađenosti s uvjetima iz ovog stavka i s primjenjivim zahtjevima u pogledu sigurnosti i zaštite. Međutim, ako stranka zahtijeva takvo odobrenje, ona nastoji ubrzati postupke odobrenja i smanjiti administrativno opterećenje dotičnih zračnih prijevoznika. Kako bi se otklonile sumnje, odredbama ovog stavka ne dovode se u pitanje zakoni i propisi stranke u pogledu zakupa zrakoplova zračnih prijevoznika te stranke.

ČLANAK 11.

Carine i drugi porezi

1. Nakon dolaska na državno područje druge stranke zrakoplovi kojima zračni prijevoznici stranke obavljaju međunarodni zračni prijevoz, njihova uobičajena oprema, gorivo, maziva, zalihe potrošne tehničke robe, zemaljska oprema, rezervni dijelovi (uključujući motore), zalihe na zrakoplovu (uključujući hranu, piće, alkoholna pića, duhan i druge proizvode namijenjene za prodaju putnicima ili za upotrebu od strane putnika u ograničenim količinama tijekom leta) i drugi artikli namijenjeni za upotrebu ili koji se upotrebljavaju isključivo u vezi s letom ili servisiranjem zrakoplova u međunarodnom zračnom prijevozu, izuzimaju se, na temelju uzajamnosti, u najvećoj mjeri koja je moguća u skladu s domaćim zakonima i propisima stranaka i pod uvjetom da takva oprema i zalihe ostanu u zrakoplovu, od svih uvoznih ograničenja, poreza na imovinu i kapital, carina, trošarina, naknada za pregled, poreza na dodanu vrijednost te sličnih naknada i davanja:

- (a) koje su nametnula nadležna tijela te druge stranke; i
- (b) koje se ne temelje na troškovima pruženih usluga.

Kako bi se izbjegla sumnja, zrakoplovi i druga roba iz ovog stavka smatraju se pokretnom imovinom i ništa u ovom članku ne utječe na valjanost i primjenu članka 24. Čikaške konvencije.

2. Sljedeće se također, u najvećoj mogućoj mjeri u skladu s domaćim zakonima i propisima stranaka i na temelju uzajamnosti, izuzima od poreza, nameta, carina, naknada i pristojbi iz stavka 1. ovog članka, uz iznimku naknada koje se temelje na trošku pružene usluge:

- (a) zrakoplovne zalihe uvedene u ili dostavljene na područje druge stranke i unesene u zrakoplov, u razumnim količinama, za upotrebu na odlaznom zrakoplovu zračnog prijevoznika stranke koji leti u međunarodnom zračnom prijevozu, čak i kad se te zalihe koriste na dijelu putovanja iznad spomenutog područja;
- (b) zemaljska oprema i rezervni dijelovi (uključujući motore) uneseni na državno područje druge stranke za servisiranje, održavanje ili popravak zrakoplova zračnog prijevoznika stranke koji se koristi u međunarodnom zračnom prijevozu, čak i ako će se takva oprema i rezervni dijelovi upotrebljavati na dijelu puta koji se izvodi iznad navedenog područja;

- (c) gorivo, mazivo i potrošni tehnički materijali uneseni ili isporučeni na državno područje druge stranke za upotrebu u zrakoplovu zračnog prijevoznika stranke koji se koristi u međunarodnom zračnom prijevozu, čak i kad se te zalihe namjerava koristiti na dijelu puta koji se izvodi iznad navedenog državnog područja; i
- (d) tiskani materijal, kako je predviđeno carinskim zakonodavstvom druge stranke, unesen ili ispušten na državnom području te druge stranke i ukrcaj u zrakoplov za upotrebu u zrakoplovu zračnog prijevoznika stranke koji je u odlasku i koji se koristi u međunarodnom zračnom prijevozu, čak i kad se takav tiskani materijal namjerava koristiti na dijelu puta koji se izvodi iznad navedenog državnog područja.

3. U pogledu izuzeća predviđenih ovim člankom, stranke zračnim prijevoznicima druge stranke odobravaju tretman koji nije manje povoljan od tretmana koji odobravaju vlastitim zračnim prijevoznicima ili prijevoznicima bilo koje treće zemlje, ovisno o tome što je povoljnije.

4. Ništa u ovom Sporazumu ne sprečava stranku da na nediskriminirajućoj osnovi uvede poreze, namete, carine, naknade ili davanja za gorivo isporučeno na njezinu državnom području za upotrebu u zrakoplovu zračnog prijevoznika druge stranke koji obavlja prijevoz između dviju točaka na njezinu državnom području.

5. Uobičajena oprema koja se nalazi u zrakoplovu, kao i materijal, zalihe i rezervni dijelovi iz stavaka 1. i 2. ovog članka koji se obično drže u zrakoplovu čiji je operator zračni prijevoznik iz jedne stranke može se istovariti na državnom području druge stranke samo uz odobrenje carinskih tijela te druge stranke te se može zahtijevati da se ti artikli čuvaju pod nadzorom ili kontrolom tih tijela, sve do njihova ponovnog izvoza ili zbrinjavanja na drugi način u skladu s carinskim propisima.

6. Izuzeća propisana ovim člankom dostupna su i u slučaju kad zračni prijevoznici jedne stranke imaju sklopljene ugovore s drugim zračnim prijevoznikom koji na sličan način koristi takva izuzeća od druge stranke, o zajmu ili prijenosu na područje te druge stranke predmeta navedenih u stavcima 1. i 2. ovog članka.

7. Ništa u ovom Sporazumu ne sprečava stranku da uvede poreze, namete, carine, naknade ili davanja za robu koja se prodaje putnicima, a koja nije namijenjena za potrošnju u zrakoplovu, tijekom zračnog prijevoza između dviju točaka unutar njezina državnog područja na kojima je dopušten ukrcaj i iskrcaj.

8. Prtljaga i teret u izravnom provozu preko državnog područja stranke izuzeti su od poreza, carina, naknada i ostalih sličnih davanja koja se ne temelje na trošku pružene usluge.

9. Može se zahtijevati da se oprema i zalihe iz stavaka 1. i 2. ovog članka čuvaju pod nadzorom ili kontrolom nadležnih tijela.

10. Odredbe ovog Sporazuma ne utječu na odredbe bilo kojeg sporazuma između država članica ASEAN-a i država članica EU-a o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja prihoda i kapitala koje su u određenom trenutku na snazi.

ČLANAK 12.

Korisničke naknade

1. Svaka stranka osigurava da su sve korisničke naknade koje su njezina nadležna tijela uvela zračnim prijevoznicima druge stranke za korištenje usluga zračne plovidbe i kontrole zračnog prometa povezane s troškovima i nediskriminirajuće te da su pod uvjetima koji nisu manje povoljni od najpovoljnijih uvjeta dostupnih bilo kojem drugom zračnom prijevozniku u sličnim okolnostima u trenutku primjene tih naknada.

2. Uz iznimku naknada koje se naplaćuju za usluge opisane u članku 10. stavku 5., svaka stranka osigurava da sve korisničke naknade koje njezina nadležna tijela ili subjekti naplaćuju zračnim prijevoznicima druge stranke za upotrebu zračne luke, zaštite zračnog prometa te povezane opreme i usluga ne budu nepravedno diskriminirajuće i da su ravnomjerno raspodijeljene među kategorijama korisnika. Te korisničke naknade ne smiju premašiti puni trošak koji nadležna tijela ili subjekti imaju za osiguravanje odgovarajuće zračne luke te objekata i usluga zaštite zračnog prometa u toj zračnoj luci ili u zračnim lukama u kojima se primjenjuje zajednički sustav naplate. Međutim, te naknade mogu uključivati primjeren prinos na aktivu, nakon amortizacije. Objekti i usluge za koje se naplaćuju korisničke naknade pružaju se na učinkovitoj i ekonomičnoj osnovi. U svakom se slučaju te korisničke naknade primjenjuju na zračne prijevoznike druge stranke pod uvjetima koji nisu nepovoljniji od najpovoljnijih uvjeta koji su na raspolaganju bilo kojem drugom zračnom prijevozniku u sličnim okolnostima u trenutku primjene naknada.

3. Svaka stranka zahtijeva od svojih nadležnih tijela ili subjekata da se savjetuju sa zračnim prijevoznicima koji koriste usluge i objekte te da prema potrebi s njima razmjenjuju informacije koje su nužne kako bi se omogućilo točno procjenjivanje opravdanosti korisničkih naknada u skladu s načelima iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Svaka se stranka dužna pobrinuti da njezina nadležna tijela ili subjekti dovoljno unaprijed dostave zračnim prijevoznicima prethodnu obavijest o svakom prijedlogu za mijenjanje korisničkih naknada kako bi im se omogućilo da daju svoje mišljenje i komentare prije promjena.

ČLANAK 13.

Tarife

1. Stranke dopuštaju zračnim prijevoznicima stranaka da slobodno utvrđuju tarife.

2. Svaka stranka može u isključivo informativne svrhe i na nediskriminirajućoj osnovi zahtijevati da se njezina nadležna tijela na pojednostavnjenoj osnovi obavješćuje o tarifama koje zračni prijevoznici bilo koje od stranaka nude za usluge koje potječu s njezina državnog područja. Ne može se zahtijevati da se takva obavijest zračnih prijevoznika dostavi ranije od početne ponude tarife.

ČLANAK 14.

Statistički podaci

1. Svaka stranka dostavlja drugim strankama dostupne statističke podatke o zračnom prijevozu na temelju ovog Sporazuma koji su u razumnoj mjeri potrebni, podložno odgovarajućim zakonima i propisima stranaka i na nediskriminirajućoj osnovi.

2. Stranke su suglasne surađivati kako bi olakšale međusobnu razmjenu statističkih podataka u svrhu praćenja razvoja zračnog prometa na temelju ovog Sporazuma.

ČLANAK 15.

Sigurnost zračnog prometa

1. Stranke ponovno potvrđuju važnost bliske suradnje u području sigurnosti zračnog prometa. U tom kontekstu stranke su suglasne da će prema potrebi dodatno surađivati, posebno u olakšavanju razmjene informacija o sigurnosti, mogućim sudjelovanjem u međusobnim nadzornim aktivnostima ili provođenju zajedničkih nadzornih aktivnosti, kao i razvoju zajedničkih projekata i inicijativa, uključujući sa zemljama koje nisu stranke ovog Sporazuma.

2. Svjedodžbe o plovidbenosti, svjedodžbe o sposobnosti i licencije koje je izdala ili potvrdila stranka, a koje su još uvijek na snazi, druga stranka i njezina nadležna tijela priznaju kao valjane u svrhu obavljanja zračnog prijevoza zračnih prijevoznika u skladu s ovim Sporazumom, pod uvjetom da su takve svjedodžbe ili licencije izdane ili potvrđene najmanje na temelju odgovarajućih međunarodnih standarda uspostavljenih u okviru Čikaške konvencije te u skladu s njima.

3. Svaka stranka može u svakom trenutku zatražiti savjetovanje u vezi sa sigurnosnim standardima koje održava i koje primjenjuje druga stranka u područjima povezanim sa zrakoplovnom opremom, letačkom posadom, zrakoplovima i letenjem zrakoplova. Takva savjetovanja počinju u roku od trideset (30) dana od datuma primanja zahtjeva.

4. Ako nakon takvih savjetovanja iz stavka 3. ovog članka stranka koja je podnijela zahtjev utvrdi da ta druga stranka stvarno ne održava i ne primjenjuje sigurnosne standarde u područjima iz stavka 3. ovog članka koji su barem jednaki minimalnim standardima uspostavljenima na temelju Čikaške konvencije, tu se drugu stranku obavješćuje o takvim nalazima i mjerama koje se smatraju potrebnima za usklađivanje s tim minimalnim standardima. Ako ta druga stranka ne poduzme odgovarajuće korektivne mjere u roku od petnaest (15) dana od datuma primitka takve obavijesti ili u dogovorenom roku, to je razlog da stranka koja podnosi zahtjev iz stavka 3. ovog članka odbije, opozove, suspendira, uvede uvjete za ili ograniči odobrenja za rad ili tehničke dozvole zračnog prijevoznika koji je pod sigurnosnim nadzorom te druge stranke, ili da na drugi način odbije, opozove, suspendira, uvede uvjete za ili ograniči operacije zračnog prijevoznika koji je pod sigurnosnim nadzorom te druge stranke.

5. Svaki zrakoplov kojim upravlja zračni prijevoznik stranke, ili kojim se upravlja u ime stranke, može, dok je na državnom području druge stranke, podlijevati inspekcijskom pregledu na stajanci nadležnog tijela te druge stranke kako bi se provjerila valjanost dokumenata zrakoplova i dokumenata posade te vidljivo stanje zrakoplova i njegove opreme, pod uvjetom da takav pregled ne uzrokuje nerazumno kašnjenje u radu zrakoplova.

6. Ako stranka nakon obavljanja inspekcijskog pregleda na stajanci utvrdi da zrakoplov ili upravljanje zrakoplovom nije u skladu s minimalnim standardima utvrđenima na temelju Čikaške konvencije ili da ne postoji djelotvorno održavanje i primjenjivanje sigurnosnih standarda uspostavljenih na temelju Čikaške konvencije, ili ako mu je zabranjen pristup za inspekcijski pregled na stajanci, ta stranka obavješćuje nadležna tijela dotične druge stranke koja su odgovorna za nadzor sigurnosti zračnog prijevoznika koji upravlja zrakoplovom o takvim nalazima i koracima koje smatra potrebnima za usklađivanje s tim minimalnim standardima. Ako izostanu odgovarajuće korektivne mjere u roku od petnaest (15) dana od datuma primitka takve obavijesti ili u dogovorenom roku, to je razlog da prva stranka odbije, opozove, suspendira, uvede uvjete za ili ograniči odobrenja za rad ili tehničke dozvole zračnog prijevoznika koji upravlja zrakoplovom, ili da na drugi način odbije, opozove, suspendira, uvede uvjete za ili ograniči operacije zračnog prijevoznika koji upravlja zrakoplovom.

7. Svaka stranka ima pravo poduzeti hitne mjere, uključujući pravo opoziva, suspenzije ili ograničenja odobrenja za rad ili tehničkih dozvola zračnog prijevoznika druge stranke, ili na drugi način suspendirati ili ograničiti rad zračnog prijevoznika druge stranke, ako zaključi da su takve mjere potrebne s obzirom na neposrednu prijetnju sigurnosti zračnog prometa. Stranka koja poduzima takve mjere odmah obavješćuje tu drugu stranku, navodeći razloge za svoje mjere.

8. Svaka se mjera stranke u skladu sa stavkom 4., 6. ili 7. ovog članka prekida čim prestane postojati osnova za poduzimanje te mjere.

ČLANAK 16.

Zaštita zračnog prometa

1. Stranke potvrđuju svoje uzajamne obveze pružanja zaštite u civilnom zračnom prometu od nezakonitog ometanja, osobito svoje obveze u skladu s Čikaškom konvencijom, Konvencijom o kaznenim djelima i određenim drugim djelima počinjenima u zrakoplovima, potpisanom u Tokiju 14. rujna 1963., Konvencijom o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, potpisanom u Haagu 16. prosinca 1970., Konvencijom o suzbijanju nezakonitih djela protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva, potpisanom u Montrealu 23. rujna 1971., Protokolom o suzbijanju nezakonitih djela nasilja u zračnim lukama koje služe međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisanom u Montrealu 24. veljače 1988., i Konvencijom iz Montreala od 1. ožujka 1991. o obilježavanju plastičnih eksploziva s ciljem njihova otkrivanja, ako su obje stranke ujedno stranke tih konvencija, kao i sa svim drugim konvencijama i protokolima u vezi sa zaštitom civilnog zračnog prometa čije su stranke obje stranke.

2. Stranke na zahtjev pružaju jedna drugoj svu potrebnu pomoć kako bi se uklonila svaka prijetnja sigurnosti civilnog zrakoplovstva, uključujući sprečavanje otmice civilnih zrakoplova i drugih nezakonitih djela usmjerenih protiv sigurnosti takvih zrakoplova, njihovih putnika i posade, zračnih luka i navigacijskih uređaja, te sve druge prijetnje zaštiti civilnog zrakoplovstva.

3. Stranke u svojim međusobnim odnosima poštuju standarde zaštite zračnog prometa koje je utvrdio ICAO. One zahtijevaju da operatori zrakoplova iz njihovih registara, operatori zrakoplova koji svoje glavno poslovno sjedište ili stalno boravište imaju na njihovu državnom području i operatori zračnih luka na njihovu državnom području budu u skladu s takvim standardima zaštite zračnog prometa.

4. Svaka stranka osigurava da se na njezinu državnom području provode djelotvorne mjere za zaštitu civilnog zračnog prometa od nezakonitog ometanja, uključujući zaštitni pregled putnika i njihove ručne prtljage, zaštitni pregled predane prtljage te zaštitni pregled i zaštitnu kontrolu osoba koje nisu putnici, uključujući posadu, i predmeta koje nose, zaštitni pregled i zaštitnu kontrolu tereta, pošte, kabinskih zaliha i zaliha u zračnim lukama te kontrolu pristupa štićenim područjima zračne luke i zaštitno ograničenim područjima. Te se mjere prilagođavaju tako da budu primjerene u odnosu na porast prijetnji za sigurnost civilnog zračnog prometa. Svaka stranka slaže se da se moraju poštovati odredbe o zaštiti koje zahtijeva druga stranka koje se odnose na ulazak zrakoplova u njezino državno područje, letenje zrakoplova u njezinu državnom području i izlazak zrakoplova s njezina državnog područja.

5. Uz puno uvažavanje i uzajamno poštovanje suvereniteta stranka može donijeti mjere zaštite koje se odnose na ulazak na njezino državno područje i hitne

mjere radi konkretne sigurnosne prijetnje, o kojima treba bez odgađanja obavijestiti stranku ili stranke na koje te mjere utječu. Svaka je stranka dužna u dobroj namjeri razmotriti svaki zahtjev druge stranke za razumnim posebnim mjerama zaštite pri čemu ta druga stranka uzima u obzir mjere zaštite koje je prva stranka već primijenila i sva stajališta prve stranke. Osim ako to nije opravdano moguće u hitnim slučajevima, svaka stranka unaprijed obavješćuje dotičnu stranku ili stranke o bilo kakvim posebnim zaštitnim mjerama koje namjerava uvesti, a koje bi mogle imati znatan financijski ili operativni učinak na usluge zračnog prijevoza koje se pružaju na temelju ovog Sporazuma. Svaka stranka može zatražiti sastanak Zajedničkog odbora radi rasprave o takvim mjerama zaštite, kako je predviđeno u članku 23.

6. Međutim, svaka stranka priznaje da ništa u ovom članku ne ograničava mogućnost druge stranke da zabrani ulazak na svoje državno područje bilo kojem letu koji smatra prijetnjom svojoj sigurnosti.

7. Ne dovodeći u pitanje potrebu poduzimanja trenutačne mjere zaštite zračnog prometa, stranke potvrđuju da, kad su u pitanju mjere zaštite, stranka procjenjuje moguće štetne učinke na međunarodni zračni prijevoz i osim ako je ograničeno zakonom, takve čimbenike uzima u obzir pri određivanju mjera koje su potrebne i primjerene za rješavanje pitanja u vezi zaštite.

8. Ako se dogodi otmica civilnog zrakoplova ili druga nezakonita djela usmjerena protiv sigurnosti zrakoplova, putnika, posade, zračnih luka ili navigacijskih uređaja ili ako postoji prijetnja nekim od navedenih djela, stranke pomažu jedna drugoj olakšavanjem komunikacija i drugim primjerenim mjerama usmjerenima na brzo i sigurno okončanje takvog događaja ili prijetnje.

9. Obje stranke poduzimaju sve mjere koje smatraju izvedivima kako bi osigurale da se zrakoplov koji je predmet otmice ili drugih radnji nezakonitog ometanja koji se nalazi na zemlji na njezinom području zadrži osim ako je njegov odlazak nužan zbog nadređene obveze zaštite ljudskog života. Ako je izvedivo, takve se mjere poduzimaju na temelju uzajamnih savjetovanja s dotičnom strankom ili strankama.

10. Ako stranka ima opravdane razloge za sumnju da se druga stranka ne pridržava odredbi iz ovog članka, može zatražiti hitno savjetovanje s tom drugom strankom. Takva savjetovanja počinju u roku od trideset (30) dana od datuma primanja takvog zahtjeva. Ako se u roku od petnaest (15) dana ili u dogovorenom vremenskom okviru od datuma početka takvih savjetovanja ne postigne zadovoljavajući dogovor, stranka koja je zatražila savjetovanje ima pravo odbiti, opozvati, suspendirati, uvesti uvjete za ili ograničiti odobrenja za rad ili tehničke dozvole zračnih prijevoznika te druge stranke kako bi se osigurala usklađenost s odredbama ovog članka. Ako je to potrebno zbog hitnosti ili radi sprečavanja daljnje neusklađenosti s ovim člankom, prva stranka može poduzeti privremene mjere kako bi odbila, opozvala, suspendirala, uvela uvjete za ili ograničila odobrenja za rad ili tehničke dozvole zračnih prijevoznika te druge stranke kako bi osigurala usklađenost s odredbama ovog članka.

11. Svaka mjera koju u skladu sa stavkom 10. ovog članka poduzme prva stranka iz tog stavka obustavlja se nakon što druga dotična stranka postupi u skladu s ovim člankom.

ČLANAK 17.

Upravljanje zračnim prometom

1. Stranke su suglasne da će surađivati u pogledu pitanja koja se odnose na usluge u zračnoj plovidbi, uključujući sigurnosni nadzor. Suglasne su da će rješavati sva pitanja politike koja se odnose na uspješnost upravljanja zračnim prometom kako bi se optimizirala ukupna učinkovitost leta, smanjili troškovi, na najmanju moguću mjeru sveo utjecaj na okoliš te povećali sigurnost i kapacitet protoka zračnog prometa među postojećim sustavima upravljanja zračnim prometom stranaka.

2. Stranke su suglasne da će poticati svoja nadležna tijela i pružatelje usluga u zračnoj plovidbi na suradnju u osiguravanju interoperabilnosti između sustava za upravljanje zračnim prometom stranaka i istraživati daljnju integraciju sustava stranaka kako bi se smanjio utjecaj zrakoplovstva na okoliš i, prema potrebi, razmjenjivale informacije.

3. Stranke su suglasne da će promicati suradnju svojih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi radi razmjene podataka o letu i koordiniranja prometnih tokova kako bi se optimizirala učinkovitost letova s ciljem poboljšanja predvidivosti, točnosti i kontinuiteta usluga zračnog prometa.

4. Stranke su suglasne da će surađivati na svojim programima modernizacije upravljanja zračnim prometom, uključujući aktivnosti razvoja i uvođenja, te poticati uzajamno sudjelovanje u aktivnostima potvrđivanja i demonstracije.

ČLANAK 18.

Okoliš

1. Stranke podupiru potrebu za zaštitom okoliša, promicanjem održivog razvoja zrakoplovstva. Stranke namjeravaju surađivati na utvrđivanju pitanja povezanih s utjecajima međunarodnog zrakoplovstva na okoliš.

2. Stranke prepoznaju važnost uzajamne suradnje i suradnje s globalnom zajednicom kako bi se razmatrali i smanjili učinci zrakoplovstva na okoliš.

3. Stranke ponovno naglašavaju važnost borbe protiv klimatskih promjena i s tim ciljem suglasne su surađivati u rješavanju problema emisija stakleničkih plinova povezanih sa zrakoplovstvom, i na nacionalnoj i na međunarodnoj razini.

4. Stranke su suglasne da će razmjenjivati informacije i održavati redovit dijalog među stručnjacima radi poboljšanja suradnje u cilju smanjivanja utjecaja međunarodnog zrakoplovstva na okoliš, uključujući u područjima kao što su istraživanje i razvoj, održiva zrakoplovna goriva, pitanja povezana s bukom i druge mjere usmjerene na rješavanje problema emisija stakleničkih plinova, uzimajući u obzir svoja multilateralna prava i obveze u području okoliša.

5. Stranke priznaju potrebu za poduzimanjem odgovarajućih mjera radi sprečavanja ili na drugi način rješavanja utjecaja zračnog prijevoza na okoliš, pod uvjetom da su te mjere u cijelosti u skladu s njihovim pravima i obvezama koje proizlaze iz međunarodnog prava.

ČLANAK 19.

Odgovornost zračnih prijevoznika

Stranke koje su ratificirale Montrealsku konvenciju ponovno potvrđuju svoje obveze na temelju Montrealske konvencije. Preostale stranke obvezuju se ratificirati Montrealsku konvenciju što je prije moguće i o tome obavijestiti Zajednički odbor.

ČLANAK 20.

Zaštita potrošača

Stranke su suglasne da će surađivati kako bi zaštitile interese potrošača u zračnom prijevozu. Cilj je te suradnje postizanje visoke razine zaštite potrošača, uzimajući u obzir interes svih dionika i osobitosti stranaka. U tu se svrhu stranke preko Zajedničkog odbora međusobno savjetuju o pitanjima koja su od interesa za potrošače, uključujući njihove planirane mjere, s ciljem postizanja veće kompatibilnosti među režimima stranaka u mjeri u kojoj je to moguće.

ČLANAK 21.

Računalni sustavi rezervacija

1. Dobavljači računalnih sustava rezervacija (CRS) na državnom području jedne stranke smiju pokrenuti, održavati i staviti na raspolaganje svoje CRS-ove putničkim agencijama ili turističkim poduzećima čija je glavna djelatnost distribucija proizvoda

povezanih s putovanjima na državnom području druge stranke, pod uvjetom da CRS ispunjava sve odgovarajuće regulatorne zahtjeve te druge stranke.

2. Stranke su dužne poništiti svaki postojeći zahtjev kojim bi se CRS-ovima jedne stranke mogao ograničiti slobodan pristup tržištu druge stranke ili na neki drugi način ograničiti tržišno natjecanje među dobavljačima CRS-a. Stranke su dužne suzdržati se od donošenja takvih zahtjeva u budućnosti.

3. Ni jedna stranka ne smije na svojem državnom području uvesti niti dopustiti da se uvedu zahtjevi za dobavljače CRS-ova druge stranke s obzirom na način kako CRS-ovi prikazuju podatke koji su različiti od zahtjeva uvedenih za vlastite dobavljače CRS-ova ili za bilo koje druge CRS-ove koji postoje na njezinu tržištu. Ni jedna stranka ne smije sprečavati sklapanje sporazuma među dobavljačima CRS-ova, njihovim dobavljačima i pretplatnicima, koji olakšavaju da se potrošačima prikažu sveobuhvatne i nepristrane informacije o putovanju ili da se ispune regulatorni zahtjevi u pogledu neutralnog prikazivanja podataka.

4. Vlasnicima i operatorima CRS-ova jedne stranke, podložno relevantnim regulatornim zahtjevima druge stranke, mora se dopustiti posjedovanje CRS-ova ili rad s njima na državnom području te druge stranke jednako kao i vlasnicima i operatorima bilo kojeg drugog CRS-a na tržištu te druge stranke.

5. Ako je CRS obuhvaćen sporazumom o slobodnoj trgovini (iz članka V.1. stavka 1. Općeg sporazuma o trgovini uslugama) koji je potpisan ili se pregovara između Unije i države članice ASEAN-a, stavci od 1. do 4. ovog članka ne primjenjuju se na tu državu članicu ASEAN-a.

ČLANAK 22.

Socijalni aspekti

1. Stranke priznaju važnost razmatranja učinaka ovog Sporazuma na radnu snagu, uvjete zapošljavanja i uvjete rada. Stranke se obvezuju surađivati na pitanjima koja se odnose na radnu snagu u okviru ovog Sporazuma, uključujući na utjecaj na zapošljavanje, temeljna radna prava, uvjete rada, socijalnu zaštitu i socijalni dijalog.

2. Stranke priznaju pravo svake stranke da odredi svoju razinu zaštite domaćih radnika koju smatra primjerenom te da na odgovarajući način donese ili izmijeni svoje relevantne zakone i politike, u skladu s načelima međunarodno priznatih standarda međunarodnih konvencija kojih je stranka. Stranke osiguravaju da se prava i načela sadržana u njihovim zakonima i propisima ne dovode u pitanje te da se djelotvorno provode.

3. Svaka stranka nastavlja poboljšavati svoje zakone i politike te teži pružanju i poticanju visoke razine zaštite radnika u zrakoplovnom sektoru. Stranke priznaju da

nije moguće pozivati se na kršenje temeljnih načela i prava rada ili ih na drugi način koristiti kao legitimnu komparativnu prednost te da se standardima rada ne bi smjelo koristiti u svrhe protekcionizma.

4. Stranke ponovno potvrđuju svoju predanost, u skladu sa svojim obvezama koje proizlaze iz njihova članstva u Međunarodnoj organizaciji rada (dalje u tekstu „ILO”) i Deklaraciji ILO-a o temeljnim načelima i pravima na radu i njezinom dopunom donesenom u Ženevi 18. lipnja 1998., da poštuju, promiču i ostvaruju tu deklaraciju.

5. Stranke promiču ciljeve obuhvaćene Programom ILO-a za dostojanstven rad i Deklaracijom ILO-a o socijalnoj pravdi za pravednu globalizaciju koja je donesena u Ženevi 10. lipnja 2008.

6. Svaka se stranka obvezuje učiniti sve što može kako bi ratificirala, ako to još nije učinila, temeljne konvencije ILO-a. Stranke će isto tako razmotriti ratifikaciju i djelotvornu provedbu drugih konvencija ILO-a i međunarodnih standarda u području rada i socijalne skrbi koji su relevantni za sektor civilnog zrakoplovstva, uzimajući u obzir domaće okolnosti.

7. Svaka stranka može zatražiti sastanak Zajedničkog odbora radi rješavanja pitanja iz područja rada i razmjene relevantnih informacija koje smatra bitnima.

ČLANAK 23.

Zajednički odbor

1. Zajednički odbor sastavljen od predstavnika stranaka odgovoran je za nadzor na upravljanjem ovim Sporazumom i osiguravanje njegove pravilne provedbe.

2. Zajednički odbor utvrđuje i donosi svoj poslovnik.

3. Zajednički odbor sastaje se kako i kada je to potrebno, a najmanje jednom godišnje. Svaka stranka u svakom trenutku može zatražiti sazivanje sastanka Zajedničkog odbora. Takav sastanak mora započeti u najkraćem mogućem roku, a najkasnije dva (2) mjeseca od zaprimanja zahtjeva, osim ako su se stranke dogovorile drukčije.

4. Za potrebe pravilne provedbe ovog Sporazuma Zajednički odbor:

- (a) razmjenjuje informacije, među ostalim o promjenama zakona, propisa i politika stranaka koje mogu utjecati na usluge zračnog prijevoza, kao i statističke informacije za potrebe praćenja razvoja usluga zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma;

- (b) daje preporuke i donosi odluke ako je to izričito predviđeno ovim Sporazumom;
- (c) razvija suradnju, uključujući u pogledu regulatornih pitanja;
- (d) održava savjetovanja o svim pitanjima koja se odnose na primjenu ili tumačenje ovog Sporazuma;
- (e) održava savjetovanja, prema potrebi, o pitanjima zračnog prijevoza koja rješavaju međunarodne organizacije, o odnosima s trećim zemljama, u okviru multilateralnih dogovora ili sporazuma, uključujući pitanje hoće li se dogovoriti zajednički pristup;
- (f) razmatra potencijalna područja za daljnji razvoj ovog Sporazuma, uključujući preporuke za izmjene ovog Sporazuma; i
- (g) odlučuje o svim novim vjerodostojnim jezičnim verzijama ovog Sporazuma u slučaju pristupanja novih država članica EU-a ovom Sporazumu.

5. Preporuke i odluke donose se konsenzusom između Unije i njezinih država članica, s jedne strane, i svih država članica ASEAN-a koje djeluju zajedno, s druge strane. Odluke koje donese Zajednički odbor obvezujuće su za stranke.

ČLANAK 24.

Provedba

1. Ništa u ovom Sporazumu ne tumači se kao da je namijenjeno za dodjeljivanje prava ili nametanje obveza na koje se državljani jedne stranke mogu izravno pozvati pred sudovima bilo koje od stranaka.

2. Stranke poduzimaju sve odgovarajuće mjere, opće ili posebne, kako bi osigurale ispunjavanje obveza koje proizlaze iz ovog Sporazuma.

3. U ostvarivanju svojih prava iz ovog Sporazuma stranke poduzimaju mjere koje odgovaraju i razmjerne su njihovim ciljevima.

4. Stranke se suzdržavaju od svih mjera koje bi mogle ugroziti postizanje ciljeva ovog Sporazuma.

5. Svaka je stranka odgovorna za pravilnu provedbu ovog Sporazuma na vlastitom državnom području.

6. Svaka stranka, podložno primjenjivim zakonima i propisima stranaka, pruža drugoj stranci sve potrebne informacije i pomoć u slučaju istraga o mogućim povredama koje ta druga stranka provodi u skladu s ovim Sporazumom.

7. Ovim se Sporazumom ne isključuju savjetovanja i rasprave među nadležnim tijelima stranaka izvan Zajedničkog odbora, uključujući u području razvoja zračnog prometa, zaštite, sigurnosti, okoliša, socijalne politike, upravljanja zračnim prometom, zrakoplovne infrastrukture, pitanja tržišnog natjecanja i zaštite potrošača. Stranke obavješćuju Zajednički odbor o ishodima takvih savjetovanja i rasprava koji mogu utjecati na tumačenje ili primjenu ovog Sporazuma.

8. Kada se u ovom Sporazumu upućuje na suradnju između stranaka, one nastoje pronaći zajednički temelj za zajedničko djelovanje radi daljnjeg razvoja ovog Sporazuma i/ili poboljšanja njegova funkcioniranja u dotičnim područjima, na temelju uzajamne suglasnosti.

ČLANAK 25.

Rješavanje sporova i arbitraža

1. Ne dovodeći u pitanje članke 5. i 8., sve sporove koji se odnose na primjenu ili tumačenje ovog Sporazuma stranke mogu, pojedinačno ili zajednički, uputiti mehanizmu za rješavanje sporova predviđenom u ovom članku.

2. Ne dovodeći u pitanje prethodna savjetovanja između stranaka na temelju ovog Sporazuma, ako stranka želi primijeniti mehanizam za rješavanje sporova predviđen ovim člankom, obavješćuje u pisanom obliku stranku ili stranke na koje se to odnosi o svojoj namjeri i traži sastanak Zajedničkog odbora radi savjetovanja.

3. (a) Ako:

- i. zajednički odbor ne raspravlja o tom pitanju u roku od dva (2) mjeseca od datuma primitka zahtjeva iz stavka 2. ovog članka ili do datuma koji su dogovorile stranke; ili
- ii. spor se ne riješi u roku od šest (6) mjeseci od navedenog zahtjeva,

spor se na temelju dogovora stranaka može uputiti određenoj osobi ili tijelu na odlučivanje.

- (b) Ako dotične stranke ne mogu postići dogovor o upućivanju spora osobi ili tijelu na odlučivanje, spor se, na zahtjev bilo koje stranke, podnosi na arbitražu u skladu s ovim člankom.

4. Neovisno o stavcima 2. i 3. ovog članka, ako je stranka poduzela mjere za odbijanje, opoziv, suspenziju, uvođenje uvjeta za ili ograničavanje odobrenja za rad ili tehničkih dozvola zračnog prijevoznika druge stranke ili na neki drugi način odbila, suspendirala, uvela uvjete za ili ograničila operacije zračnog prijevoznika te druge stranke, spor se odmah može uputiti osobi ili tijelu na odlučivanje ili podnijeti na arbitražu. Rokovi navedeni u stavcima 10., 11. i 12. ovog članka prepolovljuju se.

5. Zahtjev za arbitražu podnosi u pisanom obliku jedna ili više stranaka (dalje u tekstu zajednički „stranka koja podnosi zahtjev” za potrebe ovog članka) dotičnoj stranci ili strankama (dalje u tekstu zajednički „stranka koja odgovara na zahtjev” za potrebe ovog članka). Stranka koja podnosi zahtjev mora u svojem zahtjevu iznijeti pitanja koja treba riješiti, opisati spornu mjeru i objasniti razloge zašto smatra da takva mjera nije u skladu s ovim Sporazumom.

6. Ako se stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev ne dogovore drukčije, arbitražni sud u sastavu od tri arbitra sastavlja se na sljedeći način:

- (a) u roku od dvadeset (20) dana od datuma zaprimanja zahtjeva za arbitražu stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev imenuju po jednog arbitra. U roku od trideset (30) dana od imenovanja tih dvaju arbitara stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev dogovaraju se o imenovanju trećeg arbitra koji djeluje kao predsjednik suda.
- (b) Ako stranka koja podnosi zahtjev ili stranka koja odgovara na zahtjev ne uspije imenovati arbitra ili ako treći arbitar nije imenovan u skladu sa stavkom 6. točkom (a) ovog članka, stranka koja podnosi zahtjev ili stranka koja odgovara na zahtjev može od predsjednika Vijeća ICAO-a zatražiti da u roku od trideset (30) dana od datuma zaprimanja tog zahtjeva imenuje potrebnog arbitra ili arbitre. Ako je predsjednik Vijeća ICAO-a državljanin države članice ASEAN-a ili države članice EU-a, imenovanje vrši najviše rangirani potpredsjednik tog Vijeća koji nije državljanin države članice ASEAN-a niti državljanin države članice EU-a.

7. Datum osnivanja arbitražnog suda jest datum kad posljednji od tri (3) arbitra prihvati imenovanje.

8. Postupak arbitraže provodi se u skladu s poslovnikom koji Zajednički odbor treba donijeti na svojem prvom sastanku, podložno odredbama ovog članka i u skladu s člankom 23. stavkom 4. točkom (b) i člankom 23. stavkom 5. Dok Zajednički odbor ne donese poslovnik, arbitražni sud utvrđuje vlastita postupovna pravila.

9. Na zahtjev stranke koja podnosi zahtjev ili stranke koja odgovara na zahtjev sud može, do donošenja konačne odluke, naložiti donošenje privremenih zaštitnih mjera, uključujući izmjenu ili suspenziju mjera koje je poduzela stranka koja podnosi zahtjev ili stranka koja odgovara na zahtjev na temelju ovog Sporazuma.

10. Najkasnije u roku od devedeset (90) dana od dana svojeg osnivanja arbitražni sud izdaje stranci koja podnosi zahtjev i stranci koja odgovara na zahtjev privremeno izvješće u kojemu navodi utvrđeno činjenično stanje, primjenjivost relevantnih odredbi i temeljne razloge svega utvrđenoga i svih preporuka. Ako smatra da taj rok nije moguće ispuniti, predsjednik arbitražnog suda o tome pisanim putem obavješćuje stranku koja podnosi zahtjev i stranku koja odgovara na zahtjev, navodeći razloge za odgodu i datum na koji arbitražni sud namjerava izdati svoje privremeno izvješće. Sud ni u kojem slučaju ne smije izdati privremeno izvješće kasnije od sto dvadeset (120) dana od datuma osnivanja arbitražnog suda.

11. U roku od četrnaest (14) dana od datuma izdavanja privremenog izvješća stranka koja podnosi zahtjev ili stranka koja odgovara na zahtjev može sudu podnijeti pisani zahtjev za preispitivanje određenih aspekata privremenog izvješća. Nakon razmatranja svih pisanih primjedbi stranke koja podnosi zahtjev i stranke koja odgovara na zahtjev u pogledu privremenog izvješća, arbitražni sud može izmijeniti svoje izvješće i provesti sva ostala ispitivanja koja smatra prikladnima. Zaključci konačne odluke arbitražnog suda moraju obuhvaćati dostatnu raspravu o argumentima iznesenima u fazi privremenog preispitivanja i dati jasan odgovor na pitanja i primjedbe stranke koja podnosi zahtjev i stranke koja odgovara na zahtjev.

12. Arbitražni sud izdaje konačnu odluku stranci koja podnosi zahtjev i stranci koja odgovara na zahtjev u roku od sto dvadeset (120) dana od datuma osnivanja arbitražnog suda. Ako smatra da taj rok nije moguće ispuniti, predsjednik arbitražnog suda o tome pisanim putem obavješćuje stranku koja podnosi zahtjev i stranku koja odgovara na zahtjev, navodeći razloge za odgodu i datum na koji arbitražni sud namjerava izdati svoju odluku. Arbitražni sud ni u kojem slučaju ne smije donijeti konačnu odluku kasnije od sto pedeset (150) dana od datuma osnivanja arbitražnog suda.

13. Osim okolnosti iz stavka 4. ovog članka, rokovi navedeni u stavcima 10., 11. i 12. ovog članka prepolovljuju se:

- (a) na zahtjev stranke koja podnosi zahtjev ili stranke koja odgovara na zahtjev, ako sud odluči da je predmet hitan u roku od deset (10) dana od njegova osnivanja; ili

- (b) ako se stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev tako dogovore.

14. Stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev mogu podnijeti zahtjeve za objašnjenje konačne odluke arbitražnog suda u roku od deset (10) dana od datuma njezina izdavanja, a arbitražni sud izdaje sva objašnjenja u roku od petnaest (15) dana od datuma primitka takvog zahtjeva.

15. Ako arbitražni sud utvrdi da postoji povreda ovog Sporazuma, a stranka za koju se utvrdilo da je prekršila ovaj Sporazum ne postupi u skladu s konačnom odlukom arbitražnog suda ili ne postigne dogovor s drugom strankom o obostrano zadovoljavajućem rješenju u roku od četrdeset (40) dana nakon datuma izdavanja konačne odluke arbitražnog suda, druga stranka može suspendirati primjenu usporedivih pogodnosti koje proizlaze iz ovog Sporazuma sve dok stranka koja je prekršila Sporazum ne postupi u skladu s konačnom odlukom arbitražnog suda ili dok stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev ne postignu dogovor o obostrano zadovoljavajućem rješenju.

ČLANAK 26.

Odnos s drugim sporazumima

1. Podložno stavcima 2. i 7. ovog članka, svaki raniji sporazum ili dogovor o uslugama zračnog prijevoza između države članice EU-a i države članice ASEAN-a ili između Unije i države članice ASEAN-a suspendira se dok je ovaj Sporazum između tih stranaka na snazi.

2. Ne dovodeći u pitanje stavak 1. ovog članka, odredbe iz prijašnjeg sporazuma ili dogovora o uslugama zračnog prijevoza između države članice EU-a i države članice ASEAN-a o pitanjima obuhvaćenima člancima 3., 4., 10. i 13. i dalje se primjenjuju kao dio ovog Sporazuma ako su povoljnije za predmetne zračne prijevoznike. Sva prava i povlastice koje imaju zračni prijevoznici dotične države članice EU-a u skladu s tim odredbama primjenjuju se na sve zračne prijevoznike Unije.

3. Za potrebe stavka 2. ovog članka, svaka razlika u tumačenju prvo se rješava savjetovanjem između dotičnih stranaka, prije nego što se iznese pred Zajednički odbor radi savjetovanja. Ako se pitanje ne riješi u okviru Zajedničkog odbora, može se uputiti mehanizmu za rješavanje sporova predviđenom u članku 25.

4. Sva dodatna prava prometovanja koja država članica ASEAN-a može dodijeliti državi članici EU-a, ili obratno, nakon datuma stupanja na snagu ovog Sporazuma podliježu ovom Sporazumu i ne smiju diskriminirati zračne prijevoznike Unije. O tim se dogovorima odmah obavješćuje Zajednički odbor.

5. Zajednički odbor sastavlja i ažurira informativni popis odredbi i dogovora o pravima prometovanja iz stavaka 2. i 4. ovog članka.

6. Ako stranke postanu potpisnice multilateralnog sporazuma ili podrže odluku koju donese ICAO ili druga međunarodna organizacija koji obuhvaćaju pitanja iz ovog Sporazuma, o tome se savjetuju sa Zajedničkim odborom u skladu s člankom 23. kako bi utvrdile je li potrebno izmijeniti ovaj Sporazum tako da obuhvati takve promjene.

7. Ništa u ovom Sporazumu ne utječe na valjanost i primjenu postojećih i budućih sporazuma između država članica EU-a i država članica ASEAN-a u pogledu područja pod njihovim suverenitetom koja nisu obuhvaćena definicijom „državnog područja” iz članka 2.

ČLANAK 27.

Prilog

Prilog ovog Sporazuma čini njegov sastavni dio. Sve izmjene Priloga provode se u skladu s člankom 28.

ČLANAK 28.

Izmjene

Svaku izmjenu ovog Sporazuma stranke mogu dogovoriti na temelju savjetovanja održanih u skladu s člankom 23. Te izmjene stupaju na snagu u skladu s postupkom utvrđenim u članku 33.

ČLANAK 29.

Otkazivanje

1. Unija i njezine države članice, ili sve države članice ASEAN-a djelujući zajedno, mogu raskinuti ovaj Sporazum pisanom obaviješću Europskoj uniji ili glavnom tajniku ASEAN-a, ovisno o slučaju. Raskid stupa na snagu osamnaest (18) mjeseci nakon što glavni tajnik ASEAN-a ili Europske unije primi obavijest, ovisno o slučaju.

2. U slučaju da se država članica povuče iz Unije ili ASEAN-a, ovaj se Sporazum prestaje primjenjivati na tu državu u skladu s člankom 32. s učinkom od

datuma na koji njezino povlačenje iz Unije ili ASEAN-a, ovisno o slučaju, počne proizvoditi učinke.

ČLANAK 30.

Registracija ovog Sporazuma

Glavni tajnik ASEAN-a registrira ovaj Sporazum i sve njegove izmjene pri ICAO-u nakon njegova stupanja na snagu.

ČLANAK 31.

Pristupanje novih država članica Europskoj uniji

1. Ovaj je Sporazum otvoren za pristupanje državama koje su postale države članice EU-a nakon datuma potpisivanja ovog Sporazuma.
2. Država članica EU-a pristupa ovom Sporazumu polaganjem isprave o pristupanju ovom Sporazumu kod Europske unije, koja obavještuje stranke i glavnog tajnika ASEAN-a o polaganju isprave o pristupanju i datumu njezina polaganja. Pristupanje stupa na snagu petnaestog (15-og) dana od dana polaganja isprave o pristupanju.
3. Članak 26. stavci 1., 2., 3. i 7. primjenjuju se *mutatis mutandis* na postojeće sporazume i dogovore koji su na snazi u trenutku pristupanja države članice Europske unije ovom Sporazumu.

ČLANAK 32.

Teritorijalno područje primjene

Ovaj se Sporazum primjenjuje, s jedne strane, na područje Unije, i s druge strane na državno područje država članica ASEAN-a, kako je definirano u članku 2. stavku 1. točki (z).

ČLANAK 33.

Stupanje na snagu

1. Ovaj Sporazum podliježe ratifikaciji, prihvatanju ili odobrenju u skladu s odgovarajućim postupcima stranaka.

2. Glavni tajnik ASEAN-a dostavlja pisanu obavijest Europskoj uniji kojom potvrđuje da su završeni odgovarajući postupci ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja država članica ASEAN-a. Europska unija dostavlja pisanu obavijest glavnom tajniku ASEAN-a kojom potvrđuje da su završeni odgovarajući postupci ratifikacije, prihvatanja ili odobrenja Unije i njezinih država članica.

3. Podložno članku N, ovaj Sporazum stupa na snagu trideset (30) dana od datuma primitka kasnije pisane obavijesti predviđene u stavku 2. ovog članka.

ČLANAK 34. Vjerodostojni tekstovi

1. Ovaj je Sporazum sastavljen u dva izvorna teksta, na bugarskom, češkom, danskom, engleskom, estonskom, finskom, francuskom, grčkom, hrvatskom, irskom, latvijskom, litavskom, mađarskom, malteškom, nizozemskom, njemačkom, poljskom, portugalskom, rumunjskom, slovačkom, slovenskom, španjolskom, švedskom i talijanskom jeziku, pri čemu je svaki od tih tekstova jednako vjerodostojan.

2. U slučaju bilo kakvih razlika između jezičnih verzija Zajednički odbor odlučuje o jeziku teksta koji će se koristiti.

3. Jedan od izvornih tekstova Sporazuma, uključujući sve njegove izmjene, polaže se kod glavnog tajnika ASEAN-a, koji odmah dostavlja njegovu ovjerenu presliku svakoj državi članici ASEAN-a. Drugi izvorni tekst Sporazuma, uključujući sve njegove izmjene, pohranjuje se u Europskoj uniji.

U POTVRDU TOGA, niže potpisani, propisno ovlašteni u tu svrhu, potpisali su ovaj Sporazum, u dva primjerka, u [...] dana [...] mjeseca [...] godine [...].

Za Kraljevinu Belgiju:
Za Republiku Bugarsku:
Za Češku Republiku:
Za Kraljevinu Dansku:
Za Saveznu Republiku Njemačku:
Za Republiku Estoniju:
Za Irsku:
Za Helensku Republiku:
Za Kraljevinu Španjolsku:
Za Francusku Republiku:
Za Republiku Hrvatsku:
Za Talijansku Republiku:
Za Republiku Cipar:
Za Republiku Latviju:
Za Republiku Litvu:
Za Veliko Vojvodstvo Luksemburg:
Za Mađarsku:
Za Republiku Maltu:
Za Kraljevinu Nizozemsku:
Za Republiku Austriju:
Za Republiku Poljsku:
Za Portugalsku Republiku:
Za Rumunjsku:
Za Republiku Sloveniju:
Za Slovačku Republiku:
Za Republiku Finsku:
Za Kraljevinu Švedsku:
Za Europsku uniju:

Za vladu Bruneja Darussalama:
Za vladu Kraljevine Kambodže:
Za vladu Republike Indonezije:
**Za vladu Laoske Narodne
Demokratske Republike:**
Za vladu Malezije:
Za vladu Republike Unije Mjanmara:
Za vladu Republike Filipina:
Za vladu Republike Singapura:
Za vladu Kraljevine Tajlanda:
**Za vladu Socijalističke Republike
Vijetnama:**

ČLANAK A Raspored ruta

1. Neovisno o članku 3. stavcima 1. i 2. i podložno domaćim zakonima i propisima Indonezije, za obavljanje putničkog i kombiniranog zračnog prijevoza između Indonezije i Unije, točke u Indoneziji odnose se na Denpasar, Jakartu, Makassar, Medan i Surabaya.

2. Ako:

- (a) sporazum o uslugama zračnog prijevoza među državama članicama ASEAN-a; ili
- (b) sporazum o uslugama zračnog prijevoza između država članica ASEAN-a zajedno i bilo koje druge zemlje,

dopušta prijevoznicima obavljanje putničkog i kombiniranog zračnog prijevoza do točaka u Indoneziji koje nisu Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan i Surabaya, točke u Indoneziji uključuju i te točke.

3. Za potrebe članka 10. stavka 12., za Indoneziju, domaća prava letenja pod zajedničkom oznakom (*code share*) ostvaruju se preko točaka utvrđenih u stavcima 1. i 2. ovog članka do bilo koje druge točke u Indoneziji ili obrnuto.

ČLANAK B Prava prometovanja

Neovisno o članku 3. stavku 2., primjenjuju se sljedeće odredbe:

- (a) Dodjela prava prometovanja pete slobode u skladu s člankom 3. stavkom 3. točkom (f) zračnom prijevozniku iz Unije za pružanje usluga prijevoza putnika i kombiniranih usluga između točaka u Mjanmaru i točaka unutar ASEAN-a stupa na snagu 1. srpnja 2024.
- (b) Dodjela prava prometovanja pete slobode u skladu s člankom 3. stavkom 3. točkom (e) zračnom prijevozniku iz Mjanmara za pružanje usluga prijevoza putnika i kombiniranih usluga između točaka u Uniji stupa na snagu 1. srpnja 2024.
- (c) Dodjela prava prometovanja pete slobode u skladu s člankom 3. stavkom 3. točkom (f) zračnom prijevozniku iz Unije za pružanje putničkih i kombiniranih usluga između točaka u Uniji i točaka u Vijetnamu do točaka izvan ASEAN-a provodi se samo na rutama na kojima ne leti zračni prijevoznik Vijetnama.
- (d) Dodjela prava prometovanja pete slobode u skladu s člankom 3. stavkom 3. točkom (e) zračnom prijevozniku iz Vijetnama za pružanje putničkih i kombiniranih usluga između točaka u Vijetnamu i točaka u Uniji do točaka izvan Unije provodi se samo na rutama na kojima ne leti zračni prijevoznik Unije.

Članak C Prava međuslijetanja

1. Neovisno o članku 3. stavku 6. točki (f), ostvarivanje prava na međuslijetanje zračnih prijevoznika Unije u koterminalnim operacijama unutar iste države članice ASEAN-a stupa na snagu dvije (2) godine nakon što su ta prava razmijenjena u sporazumu o uslugama zračnog prijevoza između država članica ASEAN-a. Istodobno stupa na snagu ostvarivanje prava na međuslijetanje zračnih prijevoznika država članica ASEAN-a u koterminalnim operacijama unutar iste države članice EU-a.

2. Do tada svaka stranka pozitivno razmatra zahtjeve zračnih prijevoznika druge stranke za obavljanje vlastitog prometa s međuslijetanjem u koterminalnim operacijama unutar iste države članice ASEAN-a ili države članice EU-a na dodatno bilateralnoj osnovi, ako takva prava već nisu dostupna.

ČLANAK D

Označavanje zračnih prijevoznika

1. Neovisno o članku 4. stavku 1., Indonezija, Mjanmar, Filipini i Vijetnam mogu zadržati zahtjev za označavanje zračnih prijevoznika koji postoji u njihovim domaćim zakonima i propisima u trenutku potpisivanja ovog Sporazuma.

2. Za potrebe stavka 1. ovog članka smatra se da Unijina objava „Popisa zračnih prijevoznika EU-a koji imaju aktivnu operativnu licenciju” ispunjava te nacionalne zahtjeve za označavanje za prijevoznike uvrštene na taj popis, pod uvjetom da je navedeni popis odmah dostupan nadležnim tijelima navedenih država članica ASEAN-a elektroničkim putem.

3. Indonezija, Mjanmar, Filipini i Vijetnam nastojat će što je prije moguće ukloniti navedene zahtjeve za označavanje i o tome obavijestiti Zajednički odbor.

ČLANAK E

Pošteno tržišno natjecanje

1. Kako bi se izbjegla sumnja, stranke potvrđuju da se člankom 8. stavkom 2. točkama (a) i (b) propisuje samo obveza stranaka da donose ili provode pravo tržišnog natjecanja i osnivaju neovisno tijelo za tržišno natjecanje radi provedbe tog prava tržišnog natjecanja. Stranke također potvrđuju da ovaj Sporazum ne ograničava neovisno funkcioniranje navedenih tijela nadležnih za tržišno natjecanje. Odluke tih tijela nadležnih za tržišno natjecanje ne podliježu mehanizmu za rješavanje sporova iz članka 25.

2. Stranka stoga može tražiti pravnu zaštitu u vezi s člankom 8. stavkom 2. točkama (a) i (b) samo ako druga stranka ne provodi pravo tržišnog natjecanja ili nema operativno neovisno tijelo za tržišno natjecanje koje stvarno provodi pravo tržišnog natjecanja te stranke. Ništa u članku 8. stavku 2. točkama (a) i (b) ne tumači se kao osporavanje odluka ili presuda koje su donijeli tijelo stranke nadležno za tržišno natjecanje ili sudovi radi provedbe prava tržišnog natjecanja stranke.

3. Neovisno o članku 25. stavku 1., mehanizam za rješavanje sporova iz tog članka ne primjenjuje se na sporove povezane s primjenom ili tumačenjem članka 8. koji su nastali prije 1. siječnja 2025.

Članak F

Operativni planovi, programi i rasporedi

1. Ne dovodeći u pitanje članak 3. i članak 10. stavke 11. i 12. te neovisno o članku 10. stavku 7., Kambodža, Indonezija, Laoska Narodna Demokratska Republika, Malezija, Mjanmar, Filipini, Tajland i Vijetnam mogu zadržati postupke koji postoje u njihovim domaćim zakonima i propisima u trenutku potpisivanja ovog Sporazuma u pogledu odobrenja operativnih planova, programa i rasporeda, uključujući informacije o uslugama koje obavljaju na temelju dogovora o zajedničkom plasiranju na tržište koje su uspostavili zračni prijevoznici iz Unije za pružanje usluga zračnog prijevoza prema državnim područjima navedenih država i iz njih.

2. Kambodža, Indonezija, Laoska Narodna Demokratska Republika, Malezija, Mjanmar, Filipini, Tajland i Vijetnam obvezuju se svesti na najmanju moguću mjeru administrativno opterećenje tih zahtjeva i postupaka. Odobrenje navedenih operativnih planova, programa i rasporeda izdaje se u roku od deset (10) radnih dana od datuma primitka zahtjeva zračnog prijevoznika, pod uvjetom da je zračni prijevoznik dobio odgovarajuća odobrenja za rad i tehničke dozvole u skladu s člankom 4.

3. Kambodža, Indonezija, Laoska Narodna Demokratska Republika, Malezija, Mjanmar, Filipini, Tajland i Vijetnam nastojat će što je prije moguće ukloniti navedene zahtjeve za označavanje i o tome obavijestiti Zajednički odbor.

Članak G

Prodaja i lokalni troškovi

1. Neovisno o članku 10. stavcima 8. i 9., Indonezija, Mjanmar i Vijetnam mogu zadržati zahtjeve koji postoje u njihovim domaćim zakonima i propisima u trenutku potpisivanja ovog Sporazuma u pogledu upotrebe svoje nacionalne valute u domaćoj prodaji usluga prijevoza i povezanih usluga te u plaćanju lokalnih troškova.
2. Indonezija, Mjanmar i Vijetnam nastojat će što je prije moguće ukinuti navedene zahtjeve i o tome obavijestiti Zajednički odbor.

Članak H

Doznačivanje lokalnih prihoda

1. Kako bi se izbjegla dvojba, pojam „doznaka” iz članka 10. stavka 10. točke (a) odnosi se, u slučaju Filipina, na doznake koje nisu one koje je izvršila podružnica stranog društva koje se bavi trgovinom ili poslovanjem na Filipinima.
2. Kad je riječ o doznačivanju dobiti koju je ostvarila podružnica inozemnog društva koje se bavi trgovinom ili poslovanjem na Filipinima, Filipini imaju pravo ubirati porez na doznaku dobiti podružnice u skladu sa svojim nacionalnim pravom, osim ako je dostupna niža stopa ili izuzeće na temelju sporazuma o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja između Filipina i zemlje boravišta stranog prijevoznika.
3. Filipini će nastojati surađivati s Unijom na razvoju zajedničkog okvira za postupanje s doznakama zračnih prijevoznika Unije koji posluju na Filipinima i o tome obavješćivati Zajednički odbor.

ČLANAK I

Tarife

1. Ne dovodeći u pitanje članak 13. stavak 1. i neovisno o članku 13. stavku 2., Filipini mogu zadržati postupke koji postoje u njihovim domaćim zakonima i propisima u trenutku potpisivanja ovog Sporazuma u pogledu odobravanja tarifa koje su utvrdili zračni prijevoznici Unije za usluge zračnog prijevoza prema državnom području Filipina i s njega. Navedene tarife odobravaju se u roku od deset (10) radnih dana od njihova podnošenja.
2. Filipini će nastojati što je prije moguće ukinuti navedene postupke i o tome obavijestiti Zajednički odbor.

ČLANAK J

Jamstva za zajmove

Odredbe članka 8. stavka 2. točke (d) ne primjenjuju se na subvencije u obliku jamstava za zajmove koje je Vijetnam odobrio prije potpisivanja ovog Sporazuma i do isteka takvih aranžmana. Međutim, ako takva jamstva dovode do isplata, one se izvršavaju u skladu s člankom 8. stavkom 3. točkama (a) i (b), ovisno o slučaju.

ČLANAK K

Nediskriminacija

1. Neovisno o članku D, države članice ASEAN-a navedene u tom članku zračnim prijevoznicima Unije ne dodjeljuju nepovoljniji tretman od onog koji dodjeljuju zračnim prijevoznicima bilo koje druge zemlje u pogledu imenovanja zračnih prijevoznika.

2. Neovisno o člancima F, G i I, države članice ASEAN-a navedene u njima zračnim prijevoznicima Unije ne dodjeljuju nepovoljniji tretman od onog koji odobravaju svojim zračnim prijevoznicima ili zračnim prijevoznicima bilo koje druge zemlje, ovisno o tome što je povoljnije, u pogledu odobrenja operativnih planova, programa i rasporeda, prodaja i lokalnih troškova te tarifa.

ČLANAK L

Računalni sustavi rezervacija

Države članice ASEAN-a iz članka 21. stavka 5. u trenutku potpisivanja ovog Sporazuma su Indonezija, Malezija, Filipini, Tajland i Vijetnam.

ČLANAK M

Reciprocitet

Ako u skladu s člancima D, F, G i I država članica ASEAN-a zahtijeva imenovanje zračnih prijevoznika Unije, primjenjuje na zračne prijevoznike Unije nacionalne postupke za prethodno odobrenje operativnih planova, programa i rasporeda, dogovora o zajedničkom plasiranju na tržište ili tarifama, ili na zračne prijevoznike Unije primjenjuje nacionalne zahtjeve u pogledu valute koja će se koristiti u određenim transakcijama, Unija ima pravo na zračne prijevoznike te države članice ASEAN-a primijeniti iste ili ekvivalentne mjere.

ČLANAK N

Stupanje na snagu za Maleziju

1. Neovisno o članku 33., ako je Malezija jedina država članica ASEAN-a koja glavnom tajniku ASEAN-a nije dostavila potvrdu da su njezini postupci ratifikacije, prihvaćanja ili odobrenja ovog Sporazuma završeni:

- (a) glavni tajnik ASEAN-a može Europskoj uniji dostaviti pisanu obavijest kojom se potvrđuje da su sve države članice ASEAN-a osim Malezije dovršile svoje postupke ratifikacije, prihvaćanja ili odobravanja ovog Sporazuma;
- (b) ovaj Sporazum stupa na snagu u skladu s člankom 33. stavkom 3. za Uniju i njezine države članice te za sve države članice ASEAN-a osim Malezije; i
- (c) nakon toga Sporazum stupa na snagu za Maleziju trideset (30) dana od datuma daljnje pisane obavijesti glavnog tajnika ASEAN-a Europskoj uniji kojom se potvrđuje da je Malezija dovršila svoje postupke ratifikacije, prihvaćanja ili odobrenja ovog Sporazuma.

2. Nakon potpisivanja ovog Sporazuma i do njegova stupanja na snagu za Maleziju:

- (a) svi raniji sporazumi ili dogovori o uslugama zračnog prijevoza između država članica EU-a i Malezije te između Unije i Malezije, koji su potpisani ili sklopljeni prije potpisivanja Sporazuma, nastavljaju se primjenjivati i ne mijenjaju se; i
- (b) između država članica EU-a i Malezije ili između Unije i Malezije ne smiju se sklapati novi sporazumi ili dogovori o uslugama zračnog prijevoza, osim kako bi se zadovoljile ograničene i hitne potrebe u iznimnim okolnostima i ne dovodeći u pitanje njihove domaće zakone i propise. Unija ili dotična država članica EU-a obavješćuje druge stranke o svim takvim novim sporazumima ili dogovorima o uslugama zračnog prijevoza.

ČLANAK O
Preispitivanje napretka

Zajednički odbor svake godine preispituje napredak postignut u provedbi članaka ovog Priloga na temelju izvješća dotičnih država članica ASEAN-a.