

Bruksela, 10 maja 2022 r.
(OR. pl)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2022/0137(NLE)

8884/22
ADD 1

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	6 maja 2022 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do wniosku dotyczącego decyzji Rady w sprawie zawarcia, w imieniu Unii, Kompleksowej umowy o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2022) 193 final - ANNEX.

Załącznik: COM(2022) 193 final - ANNEX



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 6.5.2022 r.
COM(2022) 193 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku dotyczącego decyzji Rady

**w sprawie zawarcia, w imieniu Unii, Kompleksowej umowy o transporcie lotniczym
między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-
Wschodniej a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi**

ZAŁĄCZNIK

**Kompleksowa umowa o transporcie lotniczym
między
państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej a
Unią Europejską i jej państwami członkowskimi**

Rządy:

PAŃSTWA BRUNEI DARUSSALAM,
KRÓLESTWA KAMBODŻY,
REPUBLIKI INDONEZJI,
LAOTAŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWO-DEMOKRATYCZNEJ,
MALEZJI,
REPUBLIKI ZWIĄZKU MJANMY,
REPUBLIKI FILIPIN,
REPUBLIKI SINGAPURU,
KRÓLESTWA TAJLANDII oraz
SOCJALISTYCZNEJ REPUBLIKI WIETNAMU,

będących państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej („ASEAN”) (zwanych dalej łącznie „państwami członkowskimi ASEAN”, a indywidualnie – „państwem członkowskim ASEAN”),

z jednej strony,

oraz

KRÓLESTWO BELGII,
REPUBLIKA BUŁGARII,
REPUBLIKA CZESKA,
KRÓLESTWO DANII,
REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,
REPUBLIKA ESTOŃSKA,
IRLANDIA,
REPUBLIKA GRECKA,
KRÓLESTWO HISZPANII,
REPUBLIKA FRANCUSKA,
REPUBLIKA CHORWACJI,
REPUBLIKA WŁOSKA,
REPUBLIKA CYPRYJSKA,
REPUBLIKA ŁOTEWSKA,
REPUBLIKA LITEWSKA,
WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

**WĘGRY,
REPUBLICA MALTY,
KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,
REPUBLICA AUSTRII,
RZECZPOSPOLITA POLSKA,
REPUBLICA PORTUGALSKA,
RUMUNIA,
REPUBLICA SŁOWENII,
REPUBLICA SŁOWACKA,
REPUBLICA FINLANDII oraz
KRÓLESTWO SZWECJI,**

**będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanym dalej łącznie „traktatami UE”) i państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwanymi dalej łącznie „państwami członkowskimi UE”, a indywidualnie – „państwem członkowskim UE”),
oraz UNIA EUROPEJSKA (zwana dalej „Unią” lub „UE”),**

z drugiej strony,

PRAGNĄC wspierać swoje interesy w dziedzinie transportu lotniczego, aby zacieśnić stosunki polityczne i gospodarcze między obydwoma regionami;

UZNAJĄC znaczenie sprawnie działającej sieci połączeń transportu lotniczego dla wspierania handlu, turystyki, inwestycji oraz rozwoju gospodarczego i społecznego;

DAŻĄC do poprawy przewozów lotniczych i propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na uczciwym i konkurencyjnym otoczeniu, niedyskryminacji oraz uczciwych i równych warunkach konkurencji między przewoźnikami lotniczymi;

PRAGNĄC zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego oraz potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie w związku z aktami i zagrożeniami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, które zagrażają bezpieczeństwu osób lub mienia, utrudniają eksploatację statków powietrznych i podważają zaufanie podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

ODNOTOWUJĄC, że państwa członkowskie ASEAN i państwa członkowskie UE są stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago 7 grudnia 1944 r.;

ZDECYDOWANE zmaksymalizować potencjalne korzyści płynące ze współpracy regulacyjnej;

UZNAJĄC znaczenie potencjalnych korzyści, które mogą wyniknąć z konkurencyjnych przewozów lotniczych i dobrze prosperującej branży transportu lotniczego;

PRAGNĄC wspierać równe warunki działania dla przewoźników lotniczych i uznając potencjalne korzyści wynikające z uczciwej konkurencji oraz fakt, że niektóre dotacje mogą wywrzeć niekorzystny wpływ na konkurencję i zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

ZAMIERZAJĄC wykorzystać ramy ustanowione istniejącymi umowami i porozumieniami między Stronami w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści pasażerom, nadawcom ładunków, przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym i ich pracownikom, ich społecznościom oraz innym podmiotom odnoszącym korzyści;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizacji międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa;

POTWIERDZAJĄC potrzebę podjęcia pilnych działań w celu przeciwdziałania zmianie klimatu i w celu dalszej współpracy na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa, w sposób zgodny z uzgodnieniami wielostronnymi w tym zakresie, uwzględniając instrumenty Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (zwanej dalej „ICAO”);

POTWIERDZAJĄC znaczenie zapewnienia konsumentom ochrony ich interesów, w tym ochrony zagwarantowanej na mocy Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego sporządzonej w Montrealu 28 maja 1999 r., oraz znaczenie osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony konsumentów, a także uznając konieczność wzajemnej współpracy w tej dziedzinie;

UZNAJĄC, że poszerzenie możliwości handlowych nie ma na celu podważania stosowanych przez Strony norm dotyczących pracy lub kwestii powiązanych, a także potwierdzając znaczenie uwzględnienia wpływu niniejszej Umowy na pracę, zatrudnienie i warunki pracy oraz znaczenie wartości dodanej połączenia korzyści gospodarczych płynących z otwartych i konkurencyjnych rynków z wysokimi standardami pracy;

DOSTRZEGAJĄC pragnienie znalezienia sposobów ułatwienia podmiotom działającym w branży transportu lotniczego dostępu do kapitału na potrzeby dalszego rozwoju takiego transportu;

PRAGNĄC zawrzeć umowę o transporcie lotniczym uzupełniającą Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisaną w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r.;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

ZAKRES

1. Niniejsza Umowa reguluje kwestie związane ze świadczeniem usług transportowych przez przewoźników lotniczych z Unii z, w obrębie lub do terytorium państw członkowskich ASEAN oraz przez przewoźników lotniczych z państw członkowskich ASEAN z, w obrębie lub do terytorium Unii, a także kwestie dotyczące świadczenia określonych usług związanych z takimi usługami transportu lotniczego zgodnie z niniejszą Umową.

2. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że postanowień niniejszej Umowy nie można w żadnym przypadku interpretować jako regulujących kwestie związane ze świadczeniem usług transportu lotniczego przez jakiegokolwiek przewoźnika lotniczego z państwa członkowskiego ASEAN z, w obrębie lub do terytorium innego państwa członkowskiego ASEAN ani jako regulujących kwestie dotyczące świadczenia określonych usług związanych z takimi usługami transportu lotniczego.

ARTYKUŁ 2

Definicje

1. Do celów niniejszej umowy stosuje się następujące definicje:
 - a) „konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisaną w Chicago 7 grudnia 1944 r. i obejmuje wszelkie załączniki przyjęte zgodnie z art. 90 tej konwencji, a także wszelkie zmiany tych załączników lub tej konwencji dokonane zgodnie z jej art. 90 i 94 w zakresie, w jakim takie załączniki i takie zmiany stały się skuteczne względem Stron;
 - b) „konwencja montrealaska” oznacza Konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzoną w Montrealu 28 maja 1999 r.;
 - c) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;
 - d) „ustalenie przynależności państwowej” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 4 dotyczące jego struktury własności, podmiotów sprawujących nad nim skuteczną kontrolę i głównego miejsca prowadzenia działalności;

- e) „właściwe organy” oznaczają agencje rządowe lub jednostki sektora publicznego odpowiedzialne za pełnienie funkcji regulacyjnych i administracyjnych spoczywających na Stronach zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy;
- f) „organ ochrony konkurencji” oznacza właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa konkurencji Strony, uwzględniając – w przypadku Unii – Komisję Europejską;
- g) „prawo konkurencji” oznacza prawo regulujące – w ramach jurysdykcji danej Strony – następujące zachowania w zakresie, w jakim mogą one mieć wpływ na usługi transportu lotniczego do, z lub w obrębie terytorium tej Strony:
 - (i) zawieranie umów między przewoźnikami lotniczymi, podejmowanie decyzji przez stowarzyszenia przewoźników lotniczych i stosowanie uzgodnionych praktyk, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji;
 - (ii) nadużywanie pozycji dominującej przez co najmniej jednego przewoźnika lotniczego; lub
 - (iii) koncentracja przewoźników lotniczych w znacznym stopniu ograniczająca konkurencję, w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej;
- h) „komputerowy system rezerwacji” (zwany dalej „KSR”) oznacza system komputerowy zawierający informacje (w tym informacje o rozkładach, dostępności i taryfach) więcej niż jednego przewoźnika lotniczego, wraz z urządzeniami do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub bez takich urządzeń, w zakresie, w jakim niektóre lub wszystkie te usługi są udostępniane subskrybentom, oraz obejmujący „globalne systemy dystrybucji” w zakresie, w jakim uwzględniają one produkty transportu lotniczego;
- i) „dyskryminacja” oznacza wszelkiego rodzaju rozróżnienie bez obiektywnego uzasadnienia;
- j) „skuteczna kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które, oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego, przyznają możliwość wywierania bezpośredniego lub pośredniego decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:

- (i) prawo użytkowania wszystkich lub niektórych aktywów przedsiębiorstwa;
 - (ii) prawa lub umowy, które przyznają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub które w inny sposób przyznają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przedsiębiorstwa;
- k) „ustalenie zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze na podstawie niniejszej Umowy, posiada wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania, aby wykonywać tego rodzaju przewozy, oraz że ma zamiar przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz spełniać wymogi obowiązujące przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;
- l) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczonych usług, który może obejmować odpowiednie kwoty kosztów kapitału i amortyzacji aktywów, a także koszty utrzymania, eksploatacji, zarządzania i administracji;
- m) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- n) „istotne transakcje” oznaczają dostawy towarów i usług, które ze względu na swoją wielkość mają wpływ na równe możliwości konkurencyjne przewoźników lotniczych Stron;
- o) „nieregularny przewóz lotniczy” oznacza usługę transportu lotniczego, która nie jest usługą regularnego przewozu lotniczego;
- p) „Strona” oznacza Unię i państwa członkowskie UE, z jednej strony, lub państwo członkowskie ASEAN, z drugiej strony;
- q) „Strony” oznacza:
 - (i) Unię i państwa członkowskie UE; oraz
 - (ii) państwa członkowskie ASEAN.
- r) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego na terytorium Strony,

gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;

- s) „regularne przewozy lotnicze” oznaczają serię lotów posiadających wszystkie następujące cechy:
 - (i) są wykonywane w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
 - (ii) są wykonywane przez statek powietrzny w związku z przewozem pasażerów, bagażu, poczty lub ładunku za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu w taki sposób, aby każdy lot był otwarty dla ogółu społeczeństwa;
 - (iii) są obsługiwane tak, by obsłużyć ruch lotniczy między tymi samymi dwoma miejscami lub większą liczbą miejsc na jeden z poniższych sposobów:
 - A) zgodnie z opublikowanym rozkładem; albo
 - B) z taką regularnością lub częstotliwością, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;
- t) „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której przewoźnik lotniczy bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do co najmniej jednej kategorii takich usług i nie zawiera z osobą trzecią żadnego rodzaju umowy dotyczącej świadczenia takich usług. Do celów niniejszej definicji przyjmuje się, że przewoźnicy lotniczy nie są dla siebie osobami trzecimi, jeżeli:
 - (i) jeden z nich posiada udział większościowy w drugim; lub
 - (ii) ten sam podmiot posiada udział większościowy w każdym z nich;
- u) „poważne zaburzenia w gospodarce Strony” oznaczają wyjątkowy, tymczasowy i poważny kryzys, który wpływa na całą gospodarkę państwa członkowskiego ASEAN lub państwa członkowskiego UE, a nie tylko na konkretny region lub sektor gospodarki;
- v) „przedsiębiorstwo państwowe” oznacza dowolne przedsiębiorstwo prowadzące działalność handlową, w przypadku którego:

- (i) Strona posiada więcej niż 50 % kapitału subskrybowanego przedsiębiorstwa lub głosów powiązanych z akcjami emitowanymi przez przedsiębiorstwo; lub
 - (ii) Strona wywiera lub może wywierać – bezpośrednio lub pośrednio – decydujący wpływ z uwagi na swój wkład finansowy w przedsiębiorstwo lub z uwagi na przyjęte zasady lub praktyki regulujące kwestie związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa, bądź ze względu na inne środki istotne z punktu widzenia wywierania takiego decydującego wpływu na przedsiębiorstwo. Domniemywa się, że Strona wywiera decydujący wpływ, jeżeli może ona, bezpośrednio lub pośrednio, mianować w danym przedsiębiorstwie więcej niż połowę członków jego organu administracyjnego, zarządzającego lub kontrolnego;
- w) „ładowanie w celach niehandlowych” oznacza ładowanie w jakimkolwiek celu innym niż zabranie na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu, załadunek lub wyładunek bagażu, ładunku lub poczty w ramach transportu lotniczego;
- x) „dotacja” oznacza każdy wkład finansowy przyznany przez rząd lub inny podmiot publiczny, w tym:
- (i) bezpośredni transfer środków pieniężnych, w formie dotacji, pożyczki lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalny bezpośredni transfer środków pieniężnych, przejęcie zobowiązań, takich jak gwarancje kredytowe, zastrzyki kapitałowe, własność, ochrona przed bankructwem lub ubezpieczenie;
 - (ii) zrzeczenie się lub niepobranie należnego dochodu;
 - (iii) dostarczenie towarów lub świadczenie usług innych niż związanych z ogólną infrastrukturą lub zakup towarów lub usług; lub
 - (iv) dokonanie płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzenie bądź zlecenie prywatnemu podmiotowi wykonania jednej lub większej liczby funkcji określonych w ust. 1 lit. x) ppkt (i), (ii) i (iii) niniejszego artykułu, które zazwyczaj powierza się rządowi lub innemu podmiotowi publicznemu i które w rzeczywistości nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rządy,

który ogranicza się do podmiotu lub branży bądź do grupy podmiotów lub branż podlegających jurysdykcji przyznającego go organu i który przynosi korzyść przewoźnikom lotniczym. Uznaje się, że interwencja finansowa rządu lub innego podmiotu publicznego nie przynosi żadnych korzyści, jeżeli w sytuacji, w jakiej znajdował się dany podmiot publiczny, prywatny inwestor kierujący się wyłącznie perspektywą rentowności dokonałby takiej samej interwencji finansowej;

- y) „taryfa” oznacza każdą taryfę, stawkę lub opłatę za przewóz pasażerów, bagażu lub ładunku (z wyłączeniem poczty) w transporcie lotniczym (w tym w każdym innym związanym z nim środkiem transportu) pobierane przez przewoźników lotniczych, w tym ich agentów, oraz warunki regulujące dostępność takich taryf, stawek lub opłat;
- z) „terytorium” oznacza – w przypadku państw członkowskich ASEAN – terytorium lądowe, wody wewnętrzne, wody archipelagowe, morza terytorialne, a także dno morskie i podglebie tych terenów, oraz przestrzeń powietrzną nad nimi, natomiast w przypadku Unii – terytorium lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne, na których zastosowanie mają Traktaty UE, na warunkach określonych w tych traktatach, a także dno morskie i podglebie tych terenów oraz przestrzeń powietrzną nad nimi; oraz
- aa) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia infrastruktury lub świadczenia usług, które to infrastruktura lub usługi związane są z portami lotniczymi, żegluga powietrzną lub ochroną lotnictwa, lub opłatę z tytułu hałasu i obejmuje opłaty mające na celu rozwiązanie problemów z lokalną jakością powietrza w portach lotniczych lub w ich otoczeniu. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że definicja ta nie obejmuje systemów ustanawianych w celu ograniczenia emisji związanych z klimatem generowanych przez lotnictwo międzynarodowe.

ARTYKUŁ 3

Przyznanie praw

Schemat tras

1. Państwo członkowskie ASEAN zezwala przewoźnikom lotniczym z Unii na obsługę następujących tras:

dowolne punkty w Unii – dowolne punkty pośrednie – dowolne punkty w państwie członkowskim ASEAN – dowolne punkty położone dalej.

Na potrzeby wskazanych powyżej tras punkty pośrednie i punkty położone dalej obejmują przynajmniej jeden punkt w dowolnym innym państwie członkowskim ASEAN.

2. Unia i jej państwa członkowskie zezwalają przewoźnikom lotniczym z państwa członkowskiego ASEAN na obsługę następujących tras:

dowolne punkty w danym państwie członkowskim ASEAN – dowolne punkty pośrednie – dowolne punkty w Unii – dowolne punkty położone dalej.

Na potrzeby wskazanych powyżej tras punkty w Unii obejmują przynajmniej jeden punkt w dowolnym państwie członkowskim UE.

Prawa przewozowe

3. Strony przyznają sobie nawzajem następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez swoich odpowiednich przewoźników lotniczych:

- a) prawo do przelotu bez lądowania nad terytorium Strony przyznającej odpowiednie prawo;
- b) prawo do lądowania w celach niehandlowych na terytorium Strony przyznającej odpowiednie prawo;
- c) prawo przewoźników lotniczych z państwa członkowskiego ASEAN do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego w ramach regularnych i nieregularnych przewozów lotniczych pasażerów, ładunku oraz przewozów łączonych między dowolnymi punktami w tym państwie członkowskim ASEAN a dowolnymi punktami w Unii (prawa trzeciej i czwartej wolności lotniczej);
- d) prawo przewoźników lotniczych z Unii do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego w ramach regularnych i nieregularnych przewozów lotniczych pasażerów, ładunku oraz przewozów łączonych między dowolnymi punktami w Unii a dowolnymi punktami w państwach członkowskich ASEAN (prawa trzeciej i czwartej wolności lotniczej);

- e) prawo przewoźników lotniczych z państwa członkowskiego ASEAN do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego w ramach regularnych i nieregularnych przewozów lotniczych pasażerów, ładunku oraz przewozów łączonych między dowolnymi punktami w państwie członkowskim UE a dowolnymi punktami w innym państwie członkowskim UE lub dowolnymi punktami w państwie trzecim w ramach usługi rozpoczynającej lub kończącej się w tym państwie członkowskim ASEAN (prawo piątej wolności lotniczej), z zastrzeżeniem ust. 4 niniejszego artykułu;
- f) prawo przewoźników lotniczych z Unii do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego w ramach regularnych i nieregularnych przewozów lotniczych pasażerów, ładunku oraz przewozów łączonych między dowolnymi punktami w państwie członkowskim ASEAN a dowolnymi punktami w innym państwie członkowskim ASEAN lub dowolnymi punktami w państwie trzecim w ramach usługi rozpoczynającej lub kończącej się w Unii (prawo piątej wolności lotniczej), z zastrzeżeniem ust. 5 niniejszego artykułu; oraz
- g) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

4. Jeżeli chodzi o usługi przewozu pasażerów oraz usługi przewozów łączonych, prawa przyznane zgodnie z ust. 3 lit. e) niniejszego artykułu podlegają – w przypadku każdego państwa członkowskiego ASEAN – wszystkim następującym warunkom:

- a) bezpośrednio po wejściu niniejszej Umowy w życie w ramach każdego kierunku można realizować maksymalnie siedem (7) lotów w tygodniu rozpoczynających lub kończących się w danym państwie członkowskim UE;
- b) po upływie dwóch (2) lat w ramach każdego kierunku można realizować maksymalnie siedem (7) dodatkowych lotów w tygodniu rozpoczynających lub kończących się w danym państwie członkowskim UE; oraz
- c) loty realizowane zgodnie z ust. 4 lit. b) niniejszego artykułu nie mogą odbywać się na trasach między państwem członkowskim UE a państwem trzecim, które są już obsługiwane przez przewoźnika lotniczego z Unii. Do celów niniejszego ustępu trasę uznaje się za obsługiwaną przez przewoźnika lotniczego z Unii, jeżeli przewoźnik ten świadczy na niej usługi w zakresie regularnych przewozów lotniczych swoim własnym statkiem powietrznym, statkiem powietrznym wziętym w leasing z załogą lub bez załogi lub – w przypadku połączeń bez międzylądowań – świadcząc usługi w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń.

5. Jeżeli chodzi o usługi przewozów pasażerów oraz usługi przewozów łączonych, prawa przyznane zgodnie z ust. 3 lit. f) niniejszego artykułu podlegają – w przypadku każdego państwa członkowskiego UE – wszystkim następującym warunkom:
- a) bezpośrednio po wejściu niniejszej Umowy w życie w ramach każdego kierunku można realizować maksymalnie siedem (7) lotów w tygodniu rozpoczynających lub kończących się w danym państwie członkowskim ASEAN;
 - b) po upływie dwóch lat w ramach każdego kierunku można realizować maksymalnie siedem (7) dodatkowych lotów w tygodniu rozpoczynających lub kończących się w danym państwie członkowskim ASEAN; oraz
 - c) loty realizowane zgodnie z ust. 5 lit. b) niniejszego artykułu nie mogą odbywać się na trasach między państwem członkowskim ASEAN a państwem trzecim, które są już obsługiwane przez przewoźnika lotniczego z danego państwa członkowskiego ASEAN. Do celów niniejszego ustępu trasę uznaje się za obsługiwaną przez przewoźnika z państwa członkowskiego ASEAN, jeżeli przewoźnik ten świadczy na niej usługi w zakresie regularnych przewozów lotniczych swoim własnym statkiem powietrznym, statkiem powietrznym wziętym w leasing z załogą lub bez załogi lub – w przypadku połączeń bez międzylądowań – świadcząc usługi w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń.

Swoboda operacyjna

6. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą dowolnie – w przypadku któregośkolwiek lotu lub wszystkich wykonywanych przez nich lotów – na trasach określonych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu:

- a) wykonywać loty w dowolnym kierunku lub w obu kierunkach;
- b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
- c) obsługiwać punkty pośrednie, punkty położone dalej oraz punkty na terytoriach Stron, w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu;
- d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;

- e) przekazywać ruch z któregokolwiek swojego statku powietrznego na którykolwiek inny ze swoich statków powietrznych w dowolnym punkcie (zmiana statku powietrznego);
- f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium Stron;
- g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium innej Strony;
- h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia danego połączenia; oraz
- i) obsługiwać więcej niż jeden punkt w tym samym państwie członkowskim UE lub w tym samym państwie członkowskim ASEAN w ramach tego samego przewozu (tzw. koterminalizacja).

7. Ze swobody operacyjnej przewidzianej w ust. 6 niniejszego artykułu można korzystać bez ograniczeń co do kierunku lub ograniczeń geograficznych, pod warunkiem że:

- a) przewozy oferowane przez przewoźników lotniczych z państwa członkowskiego ASEAN obsługują punkt w państwie członkowskim ASEAN; oraz
- b) przewozy oferowane przez przewoźników lotniczych z Unii obsługują punkt w Unii.

8. Każda ze Stron zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej przez niego w międzynarodowym transporcie lotniczym na podstawie uwarunkowań handlowych. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozów, planów podróży, punktów początkowych i docelowych połączeń ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych innej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych lub operacyjnych, ze względu na bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym, ochronę środowiska lub ochronę zdrowia, w sposób niedyskryminacyjny, chyba że w niniejszej Umowie przewidziano inaczej.

9. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można traktować jako przyznające którekolwiek z poniższych praw:

- a) jeżeli chodzi o przewoźników lotniczych z państw członkowskich ASEAN, prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie

członkowskim UE, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, przeznaczonych do innego punktu w tym samym państwie członkowskim UE; oraz

- b) jeżeli chodzi o przewoźników lotniczych z Unii, prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie członkowskim ASEAN, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, przeznaczonych do innego punktu w tym samym państwie członkowskim ASEAN.

ARTYKUŁ 4

Zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne

1. Po otrzymaniu wniosku o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego innej Strony Strona udziela odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych i technicznych w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że spełnione są wszystkie następujące warunki:

- a) w przypadku przewoźnika lotniczego z państwa członkowskiego ASEAN:

- (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w tym państwie członkowskim ASEAN, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem tego samego państwa członkowskiego ASEAN;
- (ii) dane państwo członkowskie ASEAN, które wydało swojemu przewoźnikowi lotniczemu certyfikat przewoźnika lotniczego, sprawuje i utrzymuje nad tym przewoźnikiem skuteczną kontrolę regulacyjną, a właściwy organ jest wyraźnie określony; oraz
- (iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, danego państwa członkowskiego ASEAN, jego obywateli lub zarówno danego państwa członkowskiego ASEAN, jak i jego obywateli, oraz pozostaje pod ich skuteczną kontrolą;

- b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii:

- (i) przewoźnik lotniczy ma siedzibę na terytorium Unii oraz posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii;

- (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem, a właściwy organ jest wyraźnie określony; oraz
 - (iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez pakiet większościowy, i pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, innych państw będących stroną Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, Szwajcarii, obywateli tych państw, lub dowolnego połączenia tych podmiotów;
- c) przestrzega się art. 15 i 16; oraz
- d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek.

2. Do celów niniejszego artykułu i art. 5 dowody świadczące o sprawowaniu skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym obejmują następujące elementy:

- a) dany przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję lub zezwolenie wydane przez właściwy organ odpowiedniej Strony i spełnia kryteria Strony wydającej koncesję lub zezwolenie na wykonywanie międzynarodowych przewozów lotniczych; oraz
- b) Strona ta posiada i utrzymuje programy nadzoru nad bezpieczeństwem i ochroną w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego zgodnie z normami ICAO.

3. Wydając zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne Strona traktuje wszystkich przewoźników innej Strony w sposób niedyskryminacyjny.

4. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego od przewoźnika lotniczego innej Strony Strona uznaje wszelkiego rodzaju ustalenia dotyczące zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez pierwszą ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe organy, i nie bada dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w art. 5 ust. 2. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że zakres stosowania niniejszego ustępu nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących: certyfikatów lub licencji związanych z bezpieczeństwem, uzgodnień w dziedzinie ochrony, ani ochrony ubezpieczeniowej.

ARTYKUŁ 5

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych

1. Strona może odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego przewoźnikowi lotniczemu z innej Strony, cofnąć takie zezwolenie, zawiesić je, nałożyć na nie warunki lub ograniczyć je albo w inny sposób zabronić wykonywania operacji przez przewoźnika lotniczego tej innej Strony, zawiesić takie operacje, nałożyć na nie warunki lub ograniczyć je, jeżeli:

a) w przypadku przewoźnika lotniczego z państwa członkowskiego ASEAN:

- (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w państwie członkowskim ASEAN lub przewoźnik ten nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem tego państwa członkowskiego ASEAN; lub
- (ii) państwo członkowskie ASEAN, które wydało certyfikat przewoźnika lotniczego, nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lub właściwy organ nie jest wyraźnie określony; lub
- (iii) przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, tego państwa członkowskiego ASEAN, jego obywateli ani zarówno tego państwa członkowskiego ASEAN, jak i jego obywateli, ani nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tego państwa członkowskiego ASEAN;

b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii:

- (i) przewoźnik lotniczy nie ma siedziby na terytorium Unii lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii; lub
- (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lub właściwy organ nie jest wyraźnie określony; lub

- (iii) przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez pakiet większościowy, ani nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, innych państw będących stroną Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, Szwajcarii, obywateli tych państw, lub dowolnego połączenia tych podmiotów; lub
- c) przewoźnik lotniczy nie zastosował się do przepisów ustawowych i wykonawczych, o których mowa w art. 7.

2. Jeżeli Strona ma uzasadnione powody, by przypuszczać, że przewoźnik lotniczy innej Strony znajduje się w jednej z sytuacji określonych w ust. 1 niniejszego artykułu, Strona ta może wystąpić do odpowiedniej innej Strony o przeprowadzenie konsultacji.

3. Konsultacje takie rozpoczynają się tak szybko, jak to możliwe, i nie później niż trzydzieści (30) dni od daty otrzymania wniosku o przeprowadzenie konsultacji. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w ciągu trzydziestu (30) dni lub uzgodnionego okresu od dnia rozpoczęcia takich konsultacji lub niepodjęcie uzgodnionych działań naprawczych stanowi dla Strony, która zwróciła się o konsultacje, podstawę do podjęcia działań w celu odmowy wydania, cofnięcia, zawieszenia, nałożenia warunków lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego danego przewoźnika lotniczego albo odmowy wydania, zawieszenia, nałożenia warunków lub ograniczenia działalności danego przewoźnika lotniczego w inny sposób, aby zapewnić zgodność z postanowieniami art. 4 i 7.

4. Niezależnie od ust. 3 niniejszego artykułu, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 lit. c) niniejszego artykułu, Strona może podjąć natychmiastowe lub pilne działania, jeżeli jest to wymagane w sytuacji nadzwyczajnej, lub aby zapobiec dalszej niezgodności. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że dalsza niezgodność może mieć miejsce wtedy, gdy kwestia niezgodności została wcześniej poruszona przez właściwe organy zainteresowanych Stron.

5. Postanowienia niniejszego artykułu nie ograniczają praw dowolnej ze Stron do odmowy udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikom lotniczym z innej Strony, cofnięcia takiego zezwolenia, zawieszenia go, nałożenia na nie warunków lub ograniczenia go albo do odmowy wydania, zawieszenia, nałożenia warunków lub ograniczenia działalności przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych innej Strony w inny sposób zgodnie z postanowieniami art. 8, 15, 16 lub 25.

ARTYKUŁ 6

Liberalizacja struktury własności i kontroli

Strony uznają potencjalne korzyści wynikające ze stopniowej liberalizacji w kwestiach własności i kontroli swoich przewoźników lotniczych. Strony mogą w dogodnym momencie zbadać w ramach Wspólnego Komitetu, o którym mowa w art. 23, sprawę wzajemnej liberalizacji w kwestiach własności i kontroli przewoźników lotniczych. Wspólny Komitet może następnie zaproponować zmiany do niniejszej Umowy zgodnie z art. 23 ust. 4 lit. f) i art. 28.

ARTYKUŁ 7

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium innej Strony, podczas pobytu na nim lub przy jego opuszczaniu przewoźnicy lotniczy Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych w zakresie dopuszczania na to terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowy transport lotniczy, wykonywania przez nie operacji na tym terytorium lub opuszczania przez nie tego terytorium.

2. Przekraczając granice terytorium innej Strony, podczas pobytu na nim lub przy jego opuszczaniu pasażerowie, załoga, bagaż, ładunki lub poczta przewoźnika lotniczego Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych w zakresie dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi, bagażu, ładunków lub poczty znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, przebywania na tym terytorium lub opuszczania tego terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, przepisów imigracyjnych, paszportowych, celnych i przepisów dotyczących kwarantanny lub przepisów pocztowych w przypadku poczty), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.

3. Na swoim terytorium każda ze Stron zezwala przewoźnikom lotniczym innej Strony na stosowanie środków mających na celu zapewnienie, aby przewożone były wyłącznie osoby posiadające dokumenty podróży wymagane do wjazdu na terytorium odpowiedniej innej Strony lub tranzytu przez jej terytorium.

ARTYKUŁ 8

Uczciwa konkurencja

1. Strony zgodnie uważają, że ich wspólnym celem jest stworzenie uczciwego i konkurencyjnego środowiska, w którym przewoźnicy lotniczy Stron będą korzystać z uczciwych i równych możliwości konkurowania w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego.

2. Aby osiągnąć cel, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Strony:
- a) przyjmują lub podtrzymują odpowiednie przepisy prawa konkurencji;
 - b) powołują lub zapewniają dalsze funkcjonowanie niezależnego pod względem operacyjnym organu ochrony konkurencji dysponującego wszelkimi niezbędnymi uprawnieniami i zasobami, który będzie dbał o skuteczne egzekwowanie prawa konkurencji Strony. Decyzje organu ochrony konkurencji podlegają zaskarżeniu i kontroli sądowej przeprowadzanej przez sąd lub trybunał danej Strony;
 - c) w ramach swoich odpowiednich jurysdykcji eliminują wszelkie formy dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe możliwości konkurowania w świadczeniu usług transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych innej Strony. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że żadne postanowienia ust. 2 lit. c) niniejszego artykułu nie obejmują zachowania opisanego w art. 2 ust. 1 lit. g); oraz
 - d) nie przyznają ani nie utrzymują dotacji dla jakichkolwiek przewoźników lotniczych, jeżeli dotacje te wywierałyby niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki konkurencji przewoźników lotniczych innej Strony w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego.
3. Niezależnie od ust. 2 lit. d) niniejszego artykułu, można udzielić:
- a) wsparcia dla niewypłacalnych lub znajdujących się w trudnej sytuacji przewoźników lotniczych, pod warunkiem że:
 - (i) wsparcie to jest uzależnione od wiarygodnego planu restrukturyzacji opartego na realistycznych założeniach przywrócenia w rozsądnym terminie długoterminowej rentowności znajdującego się w trudnej sytuacji przewoźnika lotniczego; oraz
 - (ii) dany przewoźnik lotniczy, jego inwestorzy lub udziałowcy wnoszą znaczny wkład w koszty restrukturyzacji;
 - b) tymczasowej pomocy na utrzymanie płynności finansowej dla przewoźnika lotniczego znajdującego się w trudnej sytuacji w formie pożyczki lub gwarancji kredytowej ograniczonej do kwoty niezbędnej do utrzymania działalności danego przewoźnika lotniczego na czas niezbędny do sporządzenia planu restrukturyzacji lub likwidacji;

- c) pod warunkiem, że są one ograniczone do minimalnych kwot niezbędnych do osiągnięcia celu oraz że wpływ na świadczenie usług transportu lotniczego między Stronami jest ograniczony do minimum:
- (i) dotacji mających na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi;
 - (ii) dotacji mających na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce jednej ze Stron;
 - (iii) dotacji dla przewoźników lotniczych, którym powierzono wykonywanie jasno określonych obowiązków użyteczności publicznej, niezbędnych do zaspokojenia podstawowych potrzeb w zakresie transportu ludności, których nie mogą zaspokoić same siły rynkowe, pod warunkiem że dotacje te są ograniczone do rozsądnego wynagrodzenia za świadczenie przedmiotowych przewozów lotniczych; oraz
 - (iv) dotacji dostępnych dla wszystkich przewoźników, które nie są ograniczone z mocy prawa ani faktycznie do określonych przewoźników lotniczych.

4. Strony zapewniają, aby każdy z ich przewoźników lotniczych świadczący usługi transportu lotniczego na podstawie niniejszej Umowy publikował lub opracowywał w inny sposób i udostępniał na żądanie roczne sprawozdanie finansowe i towarzyszące mu oświadczenie o zdolności kredytowej poddane audytowi przez niezależny podmiot zgodnie z uznanymi międzynarodowymi standardami rachunkowości i standardami ujawniania informacji finansowych takimi jak międzynarodowe standardy sprawozdawczości finansowej. Niezależnie od danego przypadku w sprawozdaniu finansowym należy wyodrębnić poszczególne dotacje.

5. W szczególności w dziedzinie transportu lotniczego każda ze Stron zapewnia, aby istotne transakcje między jej przewoźnikami lotniczymi oraz dostawcami towarów i usług będącymi przedsiębiorstwami państwowymi (niezależnie od ich formy) tej Strony były realizowane na warunkach handlowych równoważnych warunkom obowiązującym w odniesieniu do transakcji zawieranych na warunkach rynkowych.

6. W ciągu trzydziestu (30) dni lub w innym terminie uzgodnionym przez Strony każda ze Stron przedstawia innej Stronie na jej wniosek odpowiednie informacje, o których przekazanie można racjonalnie wystąpić, aby zagwarantować zgodność z postanowieniami niniejszego artykułu. Takie informacje mogą obejmować dodatkowe informacje na temat dotacji i elementów wymienionych w ust. 4 i 5 niniejszego artykułu. Jeżeli zwrócono się o przekazanie tych informacji, Strona, której są one przekazywane, jest zobowiązana traktować je jako informacje poufne.

7. Jeżeli jedna ze Stron lub szereg Stron (zwanych dalej łącznie „Stroną inicjującą” na potrzeby niniejszego artykułu) uważa, że wywierany jest negatywny wpływ na uczciwe i równe możliwości konkurowania jej przewoźników lotniczych poprzez:

- a) dyskryminację lub nieuczciwe praktyki zakazane na mocy ust. 2 lit. c) niniejszego artykułu;
- b) dotację zakazaną na mocy ust. 2 lit. d) niniejszego artykułu, inną niż dotacje wymienione w ust. 3 niniejszego artykułu; lub
- c) niewywiązanie się z obowiązku przekazania informacji, o których udzielenie zwrócono się zgodnie z ust. 6 niniejszego artykułu,

może podjąć kroki przewidziane w ust. 8–10 niniejszego artykułu.

8. Strona inicjująca postępowanie przekazuje pisemny wniosek o przeprowadzenie konsultacji zainteresowanej Stronie lub zainteresowanym Stronom (zwanym dalej łącznie „Stroną odpowiadającą” na potrzeby niniejszego artykułu). Konsultacje rozpoczynają się w ciągu trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku, chyba że wspomniane strony postanowią inaczej.

9. Jeżeli Strona inicjująca i Strona odpowiadająca nie osiągną porozumienia w tej sprawie w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania wniosku o przeprowadzenie konsultacji, Strona inicjująca może przedsięwziąć środki wobec wszystkich bądź niektórych przewoźników lotniczych Strony odpowiadającej, którzy dopuścili się danego spornego zachowania, dyskryminacji i nieuczciwych praktyk lub którzy skorzystali z danej dotacji.

10. Środki wprowadzone zgodnie z ust. 9 niniejszego artykułu muszą być odpowiednie i proporcjonalne, a ich zakres i czas trwania musi być ograniczony do tego, co jest absolutnie niezbędne, aby ograniczyć szkody dla przewoźników Strony inicjującej oraz usunąć nienależną korzyść, jaką uzyskują przewoźnicy lotniczy Strony odpowiadającej.

11. W przypadku gdy sprawy dotyczące niniejszego artykułu zostają objęte procedurą rozstrzygania sporów określoną w art. 25:

- a) niezależnie od art. 25 ust. 2 i 3, spór można natychmiast przekazać osobie lub podmiotowi do rozstrzygnięcia lub przekazać go do arbitrażu; oraz
- b) terminy określone w art. 25 ust. 10, 11 i 12 zostają skrócone o połowę.

12. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ma wpływu na uprawnienia organów ochrony konkurencji Stron lub sądów bądź trybunałów dokonujących kontroli decyzji tych organów, nie ogranicza ich ani im nie zagraża w inny sposób. Wszelkie działania podjęte przez Stronę inicjującą na podstawie ust. 9 niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla wszelkich działań podejmowanych i środków wdrażanych przez wspomniane organy i sądy lub trybunały, uwzględniając działania podejmowane i środki wdrażane przez Stronę inicjującą. Działania podejmowane i środki wdrażane przez organy ochrony konkurencji Stron oraz przez sądy lub trybunały, które dokonują kontroli działań i środków tych organów, są wyłączone z mechanizmu rozstrzygania sporów określonego w art. 25.

ARTYKUŁ 9

Prowadzenie działalności gospodarczej

1. Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotykane przez ich przewoźników lotniczych utrudniłyby uzyskanie korzyści wynikających z niniejszej Umowy. Strony postanawiają współpracować przy usuwaniu tego rodzaju przeszkód, które mogłyby utrudniać prowadzenie działalności zarobkowej, powodować zakłócenie konkurencji lub negatywnie wpływać na równe możliwości konkurowania.

2. Wspólny Komitet monitoruje postępy w skutecznym eliminowaniu przeszkód utrudniających prowadzenie działalności napotykanych przez przewoźników lotniczych Stron.

ARTYKUŁ 10

Działalność zarobkowa

1. Strony przyznają sobie wzajemnie prawa określone w ust. 2–17 niniejszego artykułu. Przewoźnicy lotniczy Stron nie mogą zostać zobowiązani do zachowania partnera na szczeblu lokalnym do celów niniejszego artykułu.

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

2. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do swobodnego zakładania biur i placówek na terytorium innej Strony, jeżeli jest to konieczne do świadczenia usług zgodnie z niniejszą Umową, w zakresie, w jakim jest to praktycznie wykonalne, i na niedyskryminacyjnych warunkach.

3. Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony, jeżeli takie placówki znajdują się w porcie lotniczym, mogą one podlegać ograniczeniom ze względu na dostępność przestrzeni.

4. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi innej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium tej innej Strony kadry kierowniczej, pracowników działu sprzedaży, personelu technicznego, personelu operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do świadczenia usług transportu lotniczego. Strony w trybie przyspieszonym przeprowadzają procedury wydawania zezwoleń na pracę – o ile takie są wymagane – pracownikom zatrudnionym w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym pracownikom wykonującym określone zadania tymczasowe, z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych.

Obsługa naziemna

5. a) Bez uszczerbku dla postanowień ust. 5 lit. b) niniejszego artykułu przewoźnicy lotniczy

każdej ze Stron mają następujące prawa w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium innej Strony:

(i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej (własna obsługa naziemna); lub

(ii) prawo wyboru dostawcy spośród konkurujących ze sobą dostawców, w przypadku gdy tacy dostawcy świadczą całość lub część usług obsługi naziemnej zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi danej Strony.

b) W odniesieniu do postanowień ust. 5 lit. a) niniejszego artykułu należy mieć na uwadze względy bezpieczeństwa oraz ograniczenia fizyczne lub operacyjne. W przypadku gdy takie względy prowadzą do ograniczenia własnej obsługi naziemnej, uniemożliwiają ją lub wykluczają oraz w przypadku gdy nie istnieje efektywna konkurencja między dostawcami usług obsługi naziemnej, Strona, której to dotyczy, zapewnia, aby wszystkie tego rodzaju usługi były dostępne na równych i odpowiednich warunkach dla wszystkich przewoźników lotniczych oraz aby ceny za takie usługi były ustalane zgodnie z odpowiednimi, obiektywnymi, przejrzystymi i niedyskryminacyjnymi kryteriami.

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

6. Każda ze Stron zapewnia, aby jej przepisy, wytyczne i procedury dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych na jej terytorium były stosowane w sposób przejrzysty, skuteczny, niedyskryminacyjny oraz terminowy.

Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

7. Strona może zażądać powiadomienia jej właściwych organów – wyłącznie w celach informacyjnych – o planach operacyjnych, programach lub rozkładach lotów w odniesieniu do przewozów lotniczych wykonywanych na podstawie niniejszej Umowy. Jeżeli Strona zażąda takiego powiadomienia, ogranicza ona do minimum obciążenie administracyjne związane z wymogami i procedurami w zakresie powiadamiania, które ponoszą pośrednicy transportu lotniczego i przewoźnicy lotniczy innej Strony.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

8. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą prowadzić na terytorium innej Strony sprzedaż usług transportu lotniczego i powiązanych usług świadczonych przez siebie oraz przez dowolnego innego przewoźnika lotniczego. Przewoźnik lotniczy może, według własnego uznania, sprzedawać takie usługi bezpośrednio lub poprzez swoich agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego, przez internet bądź za pośrednictwem dowolnego innego dostępnego kanału. Sprzedaż i zakup tego rodzaju usług transportu lotniczego i powiązanych usług są dozwolone w walucie stosowanej na terytorium, na którym dochodzi do takiej sprzedaży i takiego zakupu, lub w walutach w pełni wymienialnych.

9. Przewoźnikom lotniczym każdej ze Stron zezwala się na pokrywanie wydatków poniesionych na miejscu na terytorium innej Strony, w tym zakupów paliwa, w walucie krajowej lub – według ich uznania – w walutach w pełni wymienialnych po rynkowym kursie wymiany.

10. a) Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo – na żądanie – dokonać wymiany

uzyskanych na miejscu dochodów na w pełni wymienialne waluty oraz przenieść takie dochody, w dowolnej chwili i w dowolny sposób, z terytorium innej Strony do wybranego przez siebie państwa. Na dokonanie wymiany i przelewu zezwala się bezzwłocznie, bez ograniczeń ani opodatkowania, po rynkowym kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów w dniu złożenia przez przewoźnika lotniczego pierwotnego wniosku o dokonanie przelewu, przy czym nie podlegają one żadnym opłatom, z wyjątkiem opłat zwykle pobieranych przez banki z tytułu takich transakcji wymiany lub przelewu.

b) Jeżeli – w wyjątkowych okolicznościach – zrealizowanie przepływów kapitałowych i płatności, uwzględniając przelewy, wiąże się lub może wiązać się z poważnymi trudnościami dla funkcjonowania gospodarki

Strony, Strona ta może podjąć działania służące ograniczeniu praw przyznanych na mocy ust. 10 lit. a) niniejszego artykułu, o ile działania te mają charakter tymczasowy i są bezwzględnie konieczne w celu uniknięcia wspomnianych trudności. Takie działania nie mogą stanowić przejawów arbitralnej ani nieuzasadnionej dyskryminacji względem przewoźników lotniczych pozostałych Stron w porównaniu z przewoźnikami z dowolnego innego państwa.

Porozumienia o współpracy handlowej

11. Przy świadczeniu lub oferowaniu usług transportu lotniczego na podstawie niniejszej Umowy przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do zawierania porozumień o współpracy handlowej takich jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub umowy o wspólnej obsłudze połączeń z:

- a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi Stron;
- b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz
- c) dowolnym dostawcą usług transportu powierzchniowego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa,

pod warunkiem że (i) przewoźnik faktyczny posiada odpowiednie prawa przewozowe, (ii) przewoźnik marketingowy posiada odpowiednie podstawowe prawa obsługi tras oraz (iii) porozumienia spełniają wymogi stosowane zwykle do takich porozumień.

12. Przy świadczeniu lub oferowaniu usług transportu lotniczego na podstawie niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem art. A, przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do zawierania porozumień o współpracy handlowej takich jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub umowy o wspólnej obsłudze połączeń z przewoźnikiem lotniczym obsługującym krajową część trasy, o ile:

- a) krajowa część trasy stanowi część podróży międzynarodowej; oraz
- b) wspomniane porozumienia spełniają wymogi stosowane zazwyczaj w odniesieniu do takich porozumień.

Do celów niniejszego ustępu krajowa część trasy oznacza – w przypadku gdy przewoźnik faktyczny obsługujący krajową część trasy jest przewoźnikiem z Unii – trasę przebiegającą w obrębie terytorium państwa członkowskiego UE; natomiast w przypadku gdy przewoźnik faktyczny obsługujący krajową część trasy jest

przewoźnikiem z państwa członkowskiego ASEAN – trasę przebiegającą w obrębie terytorium tego państwa członkowskiego ASEAN.

13. W przypadku sprzedaży usług transportu lotniczego pasażerów w ramach porozumień o współpracy handlowej, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie przy odprawie lub przed wpuszczeniem na pokład, w przypadku gdy nie jest wymagana odprawa przy locie łączącym, o tym, który z przewoźników obsługuje każdy odcinek przewozu.

Usługi intermodalne

14. W przypadku transportu pasażerów dostawcy usług transportu powierzchniowego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie z tego względu, że takie usługi transportu powierzchniowego są zapewniane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą.

15. Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszej Umowy przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług transportu towarowego każdej ze Stron zezwala się bez ograniczeń na wykorzystywanie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym wszelkich środków transportu powierzchniowego w celu przewozu ładunków do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Stron lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odprawy celnej, a także – w stosownych przypadkach – prawo do przewozu ładunków pod zamknięciem celnym zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Dla takich ładunków, niezależnie od tego, czy przewożone są drogą naziemną czy lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i urządzenia do oprawy celnej w portach lotniczych. Przewoźnik lotniczy może świadczyć usługi transportu powierzchniowego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawieranie porozumień z innymi dostawcami usług transportu powierzchniowego, w tym transportu powierzchniowego wykonywanego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczego transportu towarowego. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą połączony transport powietrzny i powierzchniowy, pod warunkiem że nadawcy ładunków nie są wprowadzani w błąd co do okoliczności takiego przewozu.

Leasing

16. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do świadczenia usług transportu lotniczego na podstawie niniejszej Umowy przy użyciu:

- a) statków powietrznych wziętych w leasing bez załogi od jakiegokolwiek leasingodawcy;

- b) statków powietrznych wziętych w leasing z załogą od innych przewoźników lotniczych tej samej Strony co przewoźnik lotniczy leasingobiorcy; lub
- c) statków powietrznych wziętych w leasing z załogą od przewoźników lotniczych z państwa innego niż państwo przewoźnika lotniczego leasingobiorcy, pod warunkiem że leasing jest uzasadniony wyjątkowymi potrzebami, sezonowymi potrzebami związanymi ze zdolnością przewozową lub trudnościami operacyjnymi leasingobiorcy, a leasing nie przekracza okresu, który jest bezwzględnie niezbędny do zaspokojenia tych potrzeb lub pokonania tych trudności.

17. Zainteresowane Strony mogą wymagać, aby porozumienia w sprawie leasingu były zatwierdzane przez ich właściwe organy w celu weryfikacji zgodności z warunkami określonymi w niniejszym ustępie oraz z mającymi zastosowanie wymogami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Jeżeli Strona wymaga takiego zatwierdzenia, dokłada ona starań, aby przyspieszyć procedury zatwierdzania i ograniczyć do minimum obciążenie administracyjne przewoźników lotniczych, których to dotyczy. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że postanowienia niniejszego ustępu pozostają bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Strony dotyczących leasingu statków powietrznych przez przewoźników lotniczych tej Strony.

ARTYKUŁ 11

Cła i inne podatki

1. Po przybyciu na terytorium innej Strony statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przewoźników lotniczych jednej ze Stron, a także ich normalne wyposażenie pokładowe, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny, części zapasowe (w tym silniki), zapasy pokładowe (między innymi produkty takie jak żywność, napoje i napoje alkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż pasażerom lub do wykorzystania przez nich podczas lotu) oraz inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, są zwolnione – na zasadzie wzajemności, w maksymalnym zakresie dopuszczalnym zgodnie z odpowiednimi wewnętrznymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi Stron oraz pod warunkiem, że tego rodzaju wyposażenie i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego – z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych, opłat związanych z inspekcjami, podatku od wartości dodanej lub innych podobnych podatków pośrednich lub podobnych opłat i należności, które:

- a) są nakładane przez odpowiednie organy danej innej Strony; oraz

- b) nie są związane z kosztem świadczonej usługi.

Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że statek powietrzny i inne towary, o których mowa w niniejszym ustępie, uznaje się za ruchomości, przy czym żadne z postanowień niniejszego artykułu nie wpływa na ważność ani na możliwość stosowania art. 24 konwencji chicagowskiej.

2. Wymienione poniżej pozycje są również zwolnione w najszerszym możliwym zakresie dopuszczonym przez wewnętrzne przepisy ustawowe i wykonawcze Stron i na zasadzie wzajemności z podatków, opłat, ceł i innych należności, o których mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztem świadczonych usług:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego innej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad tym terytorium;
- b) sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki) wwieszone na terytorium innej Strony w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli taki sprzęt i takie części zamienne są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad tym terytorium;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu, wwieszone lub dostarczone na terytorium innej Strony, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad tym terytorium; oraz
- d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi innej Strony, wwieszone lub dostarczone na terytorium tej innej strony i zabrane na pokład w celu wykorzystania przez wylatujący statek powietrzny przewoźnika lotniczego Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli takie materiały drukowane są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad tym terytorium.

3. Jeżeli chodzi o wyłączenia przewidziane w niniejszym artykule, Strony traktują przewoźników lotniczych innej Strony w nie mniej korzystny sposób niż swoich własnych przewoźników lotniczych lub przewoźników dowolnego innego państwa trzeciego, w zależności od tego, który sposób traktowania jest korzystniejszy.

4. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia Stronie nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania przez statek powietrzny przewoźnika lotniczego innej Strony obsługującego połączenie między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

5. Normalne wyposażenie pokładowe, a także materiały, zapasy i części zamienne, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego eksploatowanego przez przewoźnika lotniczego Strony, mogą być wyladowywane na terytorium innej Strony jedynie za zgodą organów celnych tej innej Strony oraz mogą pozostawać pod nadzorem lub kontrolą tych organów do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia w inny sposób zgodnie z przepisami celnymi.

6. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w sytuacji, gdy przewoźnicy lotniczy Strony zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z tego rodzaju zwolnień udzielonych przez inną Stronę, umowę użyczenia lub przekazania na terytorium tej innej Strony przedmiotów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

7. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa Strony do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane w innych celach niż do zużycia przez pasażerów na pokładzie statku powietrznego na odcinku lotu między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

8. Bagaże i ładunki przewożone w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej ze Stron są zwolnione z podatków, ceł, opłat oraz innych podobnych należności, które nie są związane z kosztem świadczonej usługi.

9. W odniesieniu do wyposażenia i zapasów, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, można wymagać umieszczenia ich pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych organów.

10. Niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich umów dotyczących unikania podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału obowiązujących między państwami członkowskimi ASEAN a państwami członkowskimi UE.

ARTYKUŁ 12

Opłaty od użytkownika

1. Każda ze Stron zapewnia, aby wszelkie opłaty od użytkownika nakładane przez jej właściwe organy lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych innej Strony z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne, a także aby nakładano je na warunkach nie mniej korzystnych niż najbardziej korzystne warunki stosowane względem dowolnego innego przewoźnika lotniczego w podobnych okolicznościach w chwili zastosowania opłat.

2. Z wyjątkiem opłat pobieranych z tytułu usług opisanych w art. 10 ust. 5, każda ze Stron zapewnia, aby wszelkie opłaty od użytkownika nakładane przez jej właściwe organy lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych innej Strony z tytułu korzystania z portu lotniczego, infrastruktury i usług w zakresie ochrony lotnictwa oraz związanej z nimi infrastruktury i usług były wolne od niesprawiedliwej dyskryminacji i były równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Opłaty te nie mogą przekraczać całkowitych kosztów ponoszonych przez właściwe organy lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich infrastruktur i usług portów lotniczych oraz w zakresie ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub portach lotniczych, w których stosuje się wspólny system opłat. Opłaty takie mogą jednak uwzględniać uzasadniony dochód z aktywów po amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób wydajny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych innej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu w podobnych okolicznościach w momencie nakładania tych opłat.

3. Każda ze Stron wymaga od swoich właściwych organów lub podmiotów nakładających opłaty konsultowania się z przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z jej usług i infrastruktury oraz wymieniać się z nimi informacjami niezbędnymi do dokładnego zbadania zasadności opłat od użytkownika zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda ze Stron zapewnia, aby jej właściwe organy lub podmioty nakładające opłaty informowały przewoźników lotniczych z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian w opłatach od użytkownika, aby umożliwić im wyrażenie opinii i przedstawienie uwag przed wprowadzeniem jakichkolwiek zmian.

ARTYKUŁ 13

Taryfy

1. Strony zezwalają przewoźnikom lotniczym Stron na swobodne ustalanie taryf.

2. Każda Strona może wymagać, w sposób niedyskryminacyjny, powiadomienia swoich właściwych organów, w sposób uproszczony i wyłącznie w celach informacyjnych, o taryfach oferowanych za usługi rozpoczynające się na jej terytorium, wykonywane przez przewoźników lotniczych dowolnej ze Stron. Takiego powiadomienia można wymagać od przewoźników lotniczych najwcześniej w chwili pierwotnego ogłoszenia taryfy.

ARTYKUŁ 14

Dane statystyczne

1. Każda ze Stron przekazuje w sposób niedyskryminacyjny pozostałym Stronom dostępne dane statystyczne dotyczące transportu lotniczego objętego niniejszą Umową zgodnie z uzasadnionymi potrzebami i odpowiednimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi Stron.
2. Strony postanawiają współpracować na rzecz usprawnienia wymiany informacji statystycznych między sobą do celów monitorowania rozwoju transportu lotniczego zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 15

Bezpieczeństwo lotnicze

1. Strony potwierdzają znaczenie bliskiej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego. W związku z tym Strony postanawiają podjąć dalszą współpracę w stosownym zakresie, w szczególności w odniesieniu do usprawniania wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa, możliwości udziału w działaniach nadzorczych innej Strony lub prowadzenia wspólnych działań nadzorczych, a także opracowywania wspólnych projektów i inicjatyw, w tym również z państwami niebędącymi stroną niniejszej Umowy.
2. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje wydane lub uznane za ważne przez jedną ze Stron i nadal obowiązujące uznawane są za ważne przez inną Stronę i jej właściwe organy do celów wykonywania przewozów lotniczych na podstawie niniejszej Umowy, pod warunkiem że takie świadectwa lub licencje zostały wydane lub uznane za ważne przynajmniej na podstawie odpowiednich norm międzynarodowych ustanowionych na podstawie konwencji chicagowskiej oraz zgodnie z nimi.
3. Każda ze Stron może w dowolnej chwili wystąpić z wnioskiem o konsultacje dotyczące norm bezpieczeństwa utrzymywanych i stosowanych przez inną Stronę w obszarach związanych z infrastrukturą lotniczą, załogą lotniczą, statkami powietrznymi i eksploatacją statków powietrznych. Takie konsultacje odbywają się w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku.

4. Jeżeli w wyniku takich konsultacji, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, wnioskująca Strona ustali, że inna Strona nie utrzymuje w skuteczny sposób ani nie stosuje norm bezpieczeństwa co najmniej równoważnych z normami minimalnymi ustanowionymi na mocy konwencji chicagowskiej w obszarach, o których mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, ta inna Strona jest informowana o takich ustaleniach i działaniach uznawanych za niezbędne do zapewnienia zgodności ze wspomnianymi normami minimalnymi. Niepodjęcie przez tę inną Stronę stosownych działań naprawczych w terminie piętnastu (15) dni od daty otrzymania takiego powiadomienia lub od chwili upływu uzgodnionego okresu stanowi dla Strony wnioskującej, o której mowa w ust. 3 niniejszego artykułu, podstawę do odmowy udzielenia przewoźnikowi lotniczemu, który jest objęty nadzorem w zakresie bezpieczeństwa tej innej Strony, zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych, ich cofnięcia, zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia albo w inny sposób zabronienia wykonywania operacji przez takiego przewoźnika lotniczego, ich zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia.

5. Każdy statek powietrzny eksploatowany przez przewoźnika lotniczego Strony lub w jego imieniu może, podczas przebywania na terytorium innej Strony, zostać poddany inspekcji rampowej przez właściwe organy tej innej Strony w celu sprawdzenia ważności odpowiednich dokumentów statku powietrznego i członków jego załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia, pod warunkiem że takie badanie nie spowoduje nieuzasadnionego opóźnienia w eksploatacji statku powietrznego.

6. Jeżeli po przeprowadzeniu inspekcji rampowej Strona stwierdzi, że statek powietrzny lub eksploatacja danego statku powietrznego nie spełniają minimalnych standardów ustanowionych zgodnie z konwencją chicagowską lub że standardy bezpieczeństwa ustanowione zgodnie z konwencją chicagowską nie są skutecznie utrzymywane ani stosowane, lub jeżeli Stronie odmówi się dostępu do statku powietrznego w celu przeprowadzenia inspekcji rampowej, Strona ta informuje właściwe organy odpowiedzialnej innej Strony odpowiedzialne za nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikiem lotniczym eksploatującym ten statek powietrzny o tych ustaleniach oraz o działaniach niezbędnych w celu spełnienia wspomnianych minimalnych standardów. Niepodjęcie stosownych działań naprawczych w terminie piętnastu (15) dni od daty otrzymania takiego powiadomienia lub od chwili upływu uzgodnionego okresu stanowi dla pierwszej Strony podstawę do odmowy udzielenia przewoźnikowi lotniczemu, który eksploatuje dany statek powietrzny, zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia albo w inny sposób zabronienia wykonywania operacji przez takiego przewoźnika lotniczego, ich zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia.

7. Każda ze Stron ma prawo do podjęcia natychmiastowych działań, w tym prawo do cofnięcia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych przewoźnika lotniczego innej Strony, ich zawieszenia lub ograniczenia albo do zawieszenia lub ograniczenia w inny sposób operacji przewoźnika lotniczego innej Strony, jeżeli uzna, że jest to konieczne z uwagi na bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego. Strona, która podejmuje takie działania, niezwłocznie informuje o tym odpowiednią inną Stronę, podając powody.

8. Wszelkie działania podjęte przez Stronę zgodnie z ust. 4, 6 lub 7 niniejszego artykułu zostają przerwane z chwilą ustania okoliczności stanowiących podstawę do ich podjęcia.

ARTYKUŁ 16

Ochrona lotnictwa

1. Strony potwierdzają swoje wzajemne obowiązki dotyczące zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności obowiązki wynikające z postanowień konwencji chicagowskiej, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych podpisanej w Tokio 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi podpisanej w Hadze 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisanej w Montrealu 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne podpisanego w Montrealu 24 lutego 1988 r. oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania podpisanej w Montrealu 1 marca 1991 r., w zakresie, w jakim Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, których są stronami.

2. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu sprostania wszelkim zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego, w tym zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz urządzeń nawigacji lotniczej, a także jakimkolwiek innemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego.

3. Strony we wzajemnych stosunkach działają zgodnie z normami ochrony lotnictwa ustanowionymi przez ICAO. Strony nakładają na zarejestrowanych przez siebie użytkowników statków powietrznych, na użytkowników statków powietrznych, którzy mają główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania na ich terytorium, oraz na operatorów portów lotniczych, które znajdują się na ich terytorium, wymóg działania zgodnie z takimi normami ochrony lotnictwa.

4. Każda ze Stron zapewnia stosowanie na swoim terytorium skutecznych środków ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec osób niebędących pasażerami, w tym załogi, oraz przenoszonych przez nie przedmiotów, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w celu sprostania rosnącemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego. Strony zgadzają się, że należy przestrzegać przepisów w zakresie bezpieczeństwa wymaganych

przez inną Stronę dotyczących dopuszczania na jej terytorium statków powietrznych, opuszczania przez nie tego terytorium lub prowadzenia przez nie operacji na tym terytorium.

5. Z pełnym uwzględnieniem i wzajemnym poszanowaniem suwerenności innej Strony, Strona może przyjąć środki ochrony stosowane przy wjeździe na jej terytorium, a także środki nadzwyczajne w celu sprostania konkretnemu zagrożeniu dla ochrony, o których należy niezwłocznie powiadomić zainteresowaną Stronę lub zainteresowane Strony. Każda ze Stron pozytywnie rozpatruje wszelkie wnioski innej Strony o zastosowanie uzasadnionych szczególnych środków ochrony, przy czym ta inna Strona uwzględnia środki ochrony już stosowane przez pierwszą Stronę oraz wszelkie potencjalne uwagi pierwszej Strony. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nagłych przypadkach, każda ze Stron informuje z wyprzedzeniem zainteresowaną Stronę lub zainteresowane Strony o wszelkich szczególnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia takich środków ochrony zgodnie z art. 23.

6. Strony uznają jednak, że żadne z postanowień niniejszego artykułu nie ogranicza możliwości odmowy przez inną Stronę dopuszczenia na swoje terytorium lotu lub lotów, które uważa ona za zagrożenie dla swojego bezpieczeństwa.

7. Bez uszczerbku dla potrzeby podjęcia natychmiastowych działań w celu ochrony lotnictwa, Strony potwierdzają, że przy rozważaniu środków ochrony każda ze Stron ocenia ich ewentualne negatywne skutki dla międzynarodowego transportu lotniczego oraz, o ile nie istnieją ograniczenia prawne, uwzględnia te czynniki przy określaniu środków koniecznych i odpowiednich dla sprostania problemom w zakresie ochrony.

8. W przypadku zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym (lub groźby zaistnienia takiego aktu) lub innych bezprawnych aktów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, pasażerów, załogi, portów lotniczych lub urzędów nawigacji lotniczej, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne położenie kresu takiemu aktowi lub groźbie zaistnienia aktu.

9. Każda ze Stron podejmuje wszelkie działania, jakie uzna za wykonalne, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny będący przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych aktów bezprawnej ingerencji, znajdujący się na ziemi i na jej terytorium, został zatrzymany, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Jeżeli jest to wykonalne, działania takie podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji z zainteresowaną Stroną lub z zainteresowanymi Stronami.

10. Jeżeli Strona ma uzasadnione powody, by sądzić, że inna Strona nie zastosowała się do postanowień niniejszego artykułu, pierwsza Strona może wystąpić

z wnioskiem o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z udziałem tej innej Strony. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie trzydziestu (30) dni od dnia otrzymania stosownego wniosku. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni lub w uzgodnionym terminie od dnia rozpoczęcia takich konsultacji stanowi dla Strony, która wystąpiła o przeprowadzenie konsultacji, podstawę do odmowy udzielenia przewoźnikom lotniczym tej innej Strony zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwoleń technicznych, ich cofnięcia, zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia w celu zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem. Jeżeli jest to wymagane w sytuacji nadzwyczajnej lub w celu zapobieżenia dalszemu naruszaniu postanowień niniejszego artykułu, pierwsza Strona może podjąć działania tymczasowe, aby odmówić udzielenia przewoźnikom lotniczym tej innej Strony zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwoleń technicznych, ich cofnięcia, zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia w celu zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem.

11. Jakiegokolwiek działanie podjęte zgodnie z ust. 10 niniejszego artykułu przez pierwszą Stronę, o której mowa w tym ustępie, zostaje zakończone po spełnieniu przez drugą Stronę wszystkich postanowień niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 17

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Strony postanawiają współpracować w kwestiach dotyczących służb żeglugi powietrznej, w tym nadzoru bezpieczeństwa nad nimi. Postanawiają podjąć wszelkie kwestie polityczne związane z funkcjonowaniem zarządzania ruchem lotniczym w celu optymalizacji ogólnej efektywności lotów, zmniejszenia kosztów, ograniczenia do minimum wpływu na środowisko oraz zwiększenia bezpieczeństwa i przepustowości przepływów ruchu lotniczego między istniejącymi systemami zarządzania ruchem lotniczym Stron.

2. Strony postanawiają zachęcać swoje właściwe organy i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do współpracy na rzecz zapewnienia interoperacyjności między systemami zarządzania ruchem lotniczym Stron i badają możliwość dalszej integracji systemów Stron w celu zmniejszenia wpływu lotnictwa na środowisko oraz, w stosownych przypadkach, w celu wymiany informacji.

3. Strony postanawiają propagować współpracę między swoimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w celu wymiany danych lotniczych i koordynowania przepływów ruchu w celu optymalizacji efektywności lotu, mając na uwadze osiągnięcie większej przewidywalności, punktualności i ciągłości usług dla ruchu lotniczego.

4. Strony postanawiają współpracować w zakresie swoich programów modernizacji zarządzania ruchem lotniczym, uwzględniając zarówno działania w zakresie rozwoju, jak i działania w zakresie wdrażania, a także zachęcać do wzajemnego uczestnictwa w działaniach walidacyjnych i demonstracyjnych.

ARTYKUŁ 18

Środowisko

1. Strony zgadzają się co do konieczności ochrony środowiska poprzez propagowanie zrównoważonego rozwoju lotnictwa. Strony zamierzają współpracować w celu określenia zagrożeń związanych z wpływem lotnictwa międzynarodowego na środowisko.
2. Strony uznają znaczenie współpracy między sobą oraz z przedstawicielami społeczności globalnej w celu uwzględnienia i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko.
3. Strony podkreślają znaczenie walki ze zmianą klimatu i w tym celu postanawiają współpracować na rzecz przeciwdziałania emisjom gazów cieplarnianych generowanym w sektorze lotnictwa zarówno na szczeblu wewnętrznym, jak i na szczeblu międzynarodowym.
4. Strony postanawiają wymieniać się informacjami i prowadzić regularny dialog z ekspertami, aby zacieśnić współpracę na rzecz przeciwdziałania wpływowi lotnictwa międzynarodowego na środowisko, w tym w obszarach takich jak m.in. badania i rozwój, zrównoważone paliwa lotnicze, kwestie związane z hałasem oraz inne działania służące ograniczaniu emisji gazów cieplarnianych, biorąc pod uwagę swoje wielostronne prawa i obowiązki w dziedzinie środowiska.
5. Strony uznają konieczność wprowadzenia odpowiednich środków zapobiegania wpływowi transportu lotniczego na środowisko lub niwelowania takiego wpływu, pod warunkiem że środki te są w pełni zgodne z ich prawami i obowiązkami wynikającymi z prawa międzynarodowego.

ARTYKUŁ 19

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

Strony, które ratyfikowały konwencję montrealską, potwierdzają swoje obowiązki wynikające z tej konwencji. Pozostałe Strony zobowiązują się do możliwie jak najszybszego ratyfikowania konwencji montrealskiej i odpowiedniego powiadomienia Wspólnego Komitetu o tym fakcie.

ARTYKUŁ 20

Ochrona konsumentów

Strony postanawiają współpracować na rzecz ochrony konsumentów w transporcie lotniczym. Celem tej współpracy jest osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów, biorąc pod uwagę interes wszystkich zainteresowanych stron i zróżnicowane cechy Stron. W tym celu Strony przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w sprawach dotyczących interesów konsumentów, w tym planowanych środków, dążąc do osiągnięcia możliwie jak największej kompatybilności odpowiednich systemów stosowanych przez poszczególne Strony.

ARTYKUŁ 21

Komputerowe systemy rezerwacji

1. Sprzedawcy KSR prowadzący działalność na terytorium Strony są uprawnieni do dostarczania, utrzymywania i swobodnego udostępniania swoich KSR biurom podróży lub przedsiębiorstwom turystycznym, których podstawową działalność stanowi dystrybucja na terytorium innej Strony produktów związanych z podróżowaniem, pod warunkiem że każdy KSR jest zgodny z odpowiednimi wymogami regulacyjnymi tej innej Strony.
2. Strony znoszą wszelkie istniejące wymogi, które mogłyby ograniczać swobodny dostęp KSR Strony do rynku innej Strony lub w inny sposób ograniczać konkurencję między sprzedawcami KSR. Strony powstrzymują się od przyjmowania takich wymogów w przyszłości.
3. Żadna ze Stron, na swoim terytorium, nie nakłada ani nie dopuszcza nakładania na sprzedawców KSR innej Strony wymogów w odniesieniu do sposobu wyświetlania KSR innych niż te nałożone na własnych sprzedawców KSR lub każdy inny KSR funkcjonujący na ich rynku. Żadna ze Stron nie uniemożliwia zawierania umów między sprzedawcami KSR, ich dostawcami i ich abonentami, które ułatwiają wyświetlanie kompleksowych i obiektywnych informacji na temat podróży konsumentom lub które dotyczą spełnienia wymogów regulacyjnych dotyczących neutralnych sposobów wyświetlania.
4. Właścicielom i operatorom KSR Strony podlegającym odpowiednim wymogom regulacyjnym innej Strony przysługuje taka sama możliwość posiadania lub obsługi KSR na terytorium innej Strony, jaką mają właściciele i operatorzy każdego innego KSR funkcjonującego na rynku tej innej Strony.
5. Jeżeli KSR są objęte umową o wolnym handlu (wchodzącą w zakres art. V.1 ust. 1 Układu ogólnego w sprawie handlu usługami), która została podpisana lub jest negocjowana między Unią a państwem członkowskim ASEAN, postanowienia ust. 1–4 niniejszego artykułu nie mają zastosowania do tego państwa członkowskiego ASEAN.

ARTYKUŁ 22

Aspekty społeczne

1. Strony uznają znaczenie uwzględnienia wpływu niniejszej Umowy na pracę, zatrudnienie i warunki pracy. Strony postanawiają współpracować w kwestiach związanych z pracą wchodzących w zakres stosowania niniejszej Umowy, m.in. w odniesieniu do wpływu na zatrudnienie, prawa podstawowe w pracy, warunki pracy, ochronę socjalną i dialog społeczny.

2. Strony uznają prawo każdej ze Stron do ustanowienia takiego własnego poziomu wewnętrznej ochrony pracy, jaki uzna ona za stosowne, oraz do przyjmowania lub zmiany odpowiednich przepisów i strategii, zgodnie z zasadami określonymi w uznawanych na szczeblu międzynarodowym normach ustanowionych w konwencjach międzynarodowych, których jest ona stroną. Strony dbają, aby prawa i zasady zawarte w ich odpowiednich przepisach ustawowych i wykonawczych nie były podważane, lecz skutecznie egzekwowane.

3. Każda ze Stron kontynuuje udoskonalanie swoich przepisów i strategii oraz dąży do zapewnienia i wspierania wysokiego poziomu ochrony pracy w sektorze lotnictwa. Strony uznają, że naruszenie fundamentalnych zasad i praw w pracy nie może stanowić pretekstu ani być wykorzystane w jakikolwiek inny sposób jako uzasadniona przewaga komparatywna, a standardy pracy nie powinny być wykorzystywane do celów protekcyjnych.

4. Strony potwierdzają swoje zobowiązanie, zgodnie z obowiązkami wynikającymi z ich członkostwa w Międzynarodowej Organizacji Pracy (zwanej dalej „MOP”) oraz z Deklaracji Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy oraz działań uzupełniających, przyjętej w Genewie 18 czerwca 1998 r., w zakresie poszanowania, promowania i wdrażania postanowień tej deklaracji.

5. Strony propagują cele zawarte w programie godnej pracy MOP i w Deklaracji MOP dotyczącej sprawiedliwości społecznej na rzecz uczciwej globalizacji przyjętej w Genewie 10 czerwca 2008 r.

6. Każda ze Stron zobowiązuje się dążyć do wszelkich starań w celu ratyfikowania – w zakresie, w jakim jeszcze tego nie uczyniła – podstawowych konwencji MOP. Strony rozważą również ratyfikację i skuteczne wdrożenie innych konwencji MOP oraz międzynarodowych standardów w dziedzinie pracy i spraw społecznych istotnych dla sektora lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem wewnętrznych uwarunkowań.

7. Każda Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu podjęcia kwestii związanych z pracą i wymienienia się odpowiednimi informacjami, które Strona uzna istotne.

ARTYKUŁ 23

Wspólny Komitet

1. Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron jest odpowiedzialny za nadzorowanie zarządzania niniejszą Umową i zapewnianie jej prawidłowego wykonania.
2. Wspólny Komitet opracowuje i przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.
3. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb, ale przynajmniej raz w roku. Każda Strona może w dowolnej chwili wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa (2) miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.
4. W celu prawidłowego wykonania niniejszej Umowy Wspólny Komitet:
 - a) wymienia informacje, w tym na temat zmian w przepisach ustawowych, wykonawczych i polityce poszczególnych Stron, które mogą mieć wpływ na usługi lotnicze, a także informacje statystyczne na potrzeby monitorowania rozwoju przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową;
 - b) formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie;
 - c) rozwija współpracę, w tym w kwestiach regulacyjnych;
 - d) przeprowadza konsultacje w odniesieniu do wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem lub interpretacją niniejszej Umowy;
 - e) przeprowadza konsultacje – w stosownych przypadkach – w sprawach związanych z transportem lotniczym rozpatrywanych przez organizacje międzynarodowe, w stosunkach z państwami trzecimi i w ramach uzgodnień lub porozumień wielostronnych, w tym w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;
 - f) rozważa ewentualne obszary dalszego rozwoju niniejszej Umowy, w tym zalecenia dotyczące zmian w niniejszej Umowie; oraz

- g) podejmuje decyzje w kwestii wszelkich nowych autentycznych wersji językowych niniejszej Umowy w przypadku przystąpienia do niej nowego państwa członkowskiego UE.

5. Zalecenia i decyzje są przyjmowane w drodze konsensusu między Unią i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a wszystkimi państwami członkowskimi ASEAN działającymi wspólnie, z drugiej strony. Decyzje podjęte przez Wspólny Komitet są wiążące dla Stron.

ARTYKUŁ 24

Wdrażanie

1. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może być rozumiane jako mające na celu przyznanie praw lub nałożenie obowiązków, na które mogą bezpośrednio powoływać się obywatele Strony przed sądami lub trybunałami którejkolwiek ze Stron.

2. Strony podejmują wszelkie odpowiednie działania o charakterze ogólnym lub szczegółowym, aby zapewnić wykonanie obowiązków wynikających z niniejszej Umowy.

3. Wykonując swoje prawa wynikające z niniejszej Umowy, Strony podejmują działania odpowiednie i proporcjonalne do ich konkretnych celów.

4. Strony powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrażać osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

5. Każda ze Stron jest odpowiedzialna za prawidłowe wykonanie niniejszej Umowy na swoim terytorium.

6. Każda ze Stron, z zastrzeżeniem przepisów ustawowych i wykonawczych obowiązujących na terytorium poszczególnych Stron, przekazuje innej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela jej pomocy w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń, które ta inna strona prowadzi zgodnie z niniejszą Umową.

7. Niniejsza Umowa nie wyklucza konsultacji i rozmów między właściwymi organami Stron poza Wspólnym Komitetem, w tym w zakresie rozwoju transportu lotniczego, ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, polityki społecznej, zarządzania ruchem lotniczym, infrastruktury lotniczej, konkurencji i ochrony konsumentów. Strony informują Wspólny Komitet o wynikach takich konsultacji i rozmów, które mogą mieć wpływ na interpretację lub stosowanie niniejszej Umowy.

8. Gdy w niniejszej Umowie mowa jest o współpracy między Stronami, Strony dokładają wszelkich starań, aby wypracować możliwości wspólnego działania w celu rozszerzenia zakresu niniejszej Umowy lub poprawy jej funkcjonowania w odpowiednich dziedzinach na zasadzie wzajemnej zgody.

ARTYKUŁ 25

Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż

1. Bez uszczerbku dla art. 5 i 8 wszelkie spory dotyczące stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy mogą zostać przekazane przez jedną Stronę lub przez szereg Stron do rozstrzygnięcia w drodze mechanizmu rozstrzygnięcia sporów przewidzianego w niniejszym artykule.

2. Bez uszczerbku dla jakichkolwiek wcześniejszych konsultacji między Stronami prowadzonych w ramach niniejszej Umowy, jeżeli jedna ze Stron pragnie skorzystać z mechanizmu rozstrzygnięcia sporów przewidzianego w niniejszym artykule, powiadamia zainteresowaną Stronę lub zainteresowane Strony o swoim zamiarze na piśmie i występuje z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przeprowadzenia konsultacji.

3. a) Jeżeli:

- (i) Wspólny Komitet nie omówił danej kwestii w ciągu dwóch (2) miesięcy od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, lub w terminie uzgodnionym przez Strony; lub
- (ii) spór nie został rozstrzygnięty w ciągu sześciu (6) miesięcy od dnia wystąpienia ze wspomnianym wnioskiem,

Strony – działając w drodze porozumienia – mogą przekazać spór do rozstrzygnięcia wybranej osobie lub podmiotowi.

b) Jeżeli zainteresowane Strony nie mogą osiągnąć wzajemnego porozumienia co do przekazania sporu do rozstrzygnięcia wybranej osobie lub podmiotowi, na wniosek którejkolwiek ze Stron spór zostaje przekazany do arbitrażu zgodnie z postanowieniami niniejszego artykułu.

4. Niezależnie od ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, jeżeli Strona odmówiła udzielenia przewoźnikowi lotniczemu innej Strony zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwoleń technicznych, cofnęła je, zawiesiła, nałożyła na nie warunki lub je ograniczyła lub w inny sposób zabroniła wykonywania operacji przez przewoźnika

lotniczego tej innej Strony, zawiesiła takie operacje, nałożyła na nie warunki lub je ograniczyła, spór można natychmiast przekazać osobie lub podmiotowi do rozstrzygnięcia lub przekazać go do arbitrażu. Odpowiednie terminy określone w ust. 10, 11 i 12 niniejszego artykułu zostają skrócone o połowę.

5. Wniosek o arbitraż jest sporządzany na piśmie przez Stronę lub przez szereg Stron (zwanym dalej łącznie „Stroną inicjującą” na potrzeby niniejszego artykułu) i przekazywany zainteresowanej Stronie lub Stronom (zwanym dalej łącznie „Stroną odpowiadającą” na potrzeby niniejszego artykułu). We wniosku Strona inicjująca przedstawia kwestie do rozstrzygnięcia, opisuje sporny środek oraz wyjaśnia powody, dla których uznaje taki środek za niezgodny z niniejszą Umową.

6. O ile Strona inicjująca i Strona odpowiadająca nie postanowią inaczej, arbitrażu dokonuje trybunał, w skład którego wchodzi trzech arbitrów i który powołuje się w następujący sposób:

- a) w terminie dwudziestu (20) dni od dnia otrzymania wniosku o arbitraż Strona inicjująca i Strona odpowiadająca mianują po jednym arbitrze. W terminie trzydziestu (30) dni od mianowania tych dwóch arbitrów Strona inicjująca i Strona odpowiadająca mianują za porozumieniem trzeciego arbitra, który obejmuje funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
- b) jeżeli Strona inicjująca lub Strona odpowiadająca nie mianuje arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie został mianowany zgodnie z ust. 6 lit. a) niniejszego artykułu, Strona inicjująca albo Strona odpowiadająca może zwrócić się do przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o mianowanie niezbędnego arbitra lub arbitrów w terminie trzydziestu (30) dni od dnia otrzymania tego wniosku. Jeżeli przewodniczący Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest obywatelem państwa członkowskiego ASEAN albo państwa członkowskiego UE, mianowania dokonuje najstarszy rangą wiceprzewodniczący Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego niebędący obywatelem państwa członkowskiego ASEAN ani państwa członkowskiego UE.

7. Datą powołania trybunału jest dzień, w którym ostatni z trzech (3) arbitrów przyjmie nominację.

8. Postępowanie arbitrażowe toczy się zgodnie z regulaminem wewnętrznym, który zostanie przyjęty przez Wspólny Komitet na jego pierwszym posiedzeniu, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego artykułu oraz zgodnie z art. 23 ust. 4 lit. b) i art. 23 ust. 5. Do czasu przyjęcia przez Wspólny Komitet regulaminu wewnętrznego trybunał ustala własne przepisy proceduralne.

9. Na wniosek Strony inicjującej lub Strony odpowiadającej trybunał może – do czasu wydania ostatecznego orzeczenia – nakazać przyjęcie tymczasowych środków zaradczych, w tym zmianę lub zawieszenie działań podjętych przez Stronę inicjującą albo Stronę odpowiadającą zgodnie z niniejszą Umową.

10. Trybunał przekazuje Stronie inicjującej i Stronie odpowiadającej wstępne sprawozdanie przedstawiające ustalenia faktyczne, możliwość zastosowania odpowiednich postanowień oraz ogólne uzasadnienie każdego z jego ustaleń i zaleceń, nie później niż w terminie dziewięćdziesięciu (90) dni od dnia jego powołania. Jeżeli trybunał uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, jego przewodniczący powiadamia o tym Stronę inicjującą i Stronę odpowiadającą na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin przekazania przez trybunał wstępnego sprawozdania. W żadnym wypadku trybunał nie może wydać wstępnego sprawozdania później niż po upływie stu dwudziestu (120) dni od dnia jego powołania.

11. W ciągu czternastu (14) dni od dnia wydania wstępnego sprawozdania Strona inicjująca lub Strona odpowiadająca może złożyć pisemny wniosek do trybunału o dokonanie przeglądu konkretnych aspektów tego wstępnego sprawozdania. Po rozważeniu wszelkich pisemnych uwag dotyczących wstępnego sprawozdania przedstawionych przez Stronę inicjującą i Stronę odpowiadającą trybunał może zmienić swoje sprawozdanie oraz przeprowadzić wszelkie dalsze badania, jakie uzna za stosowne. Ustalenia zawarte w ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego muszą zawierać wystarczające omówienie argumentów przedstawionych na etapie wstępnego przeglądu i jasno odpowiadać na pytania i uwagi Strony inicjującej i Strony odpowiadającej.

12. Trybunał arbitrażowy przedstawia Stronie inicjującej i Stronie odpowiadającej swoją ostateczną decyzję w terminie stu dwudziestu (120) dni od dnia, w którym został powołany. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, jego przewodniczący powiadamia o tym Stronę inicjującą i Stronę odpowiadającą na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin wydania decyzji. W żadnym wypadku trybunał arbitrażowy nie może wydać ostatecznej decyzji później niż po upływie stu pięćdziesięciu (150) dni od dnia jego powołania.

13. Oprócz okoliczności, o których mowa w ust. 4 niniejszego artykułu, odpowiednie terminy określone w ust. 10, 11 i 12 niniejszego artykułu zostają skrócone o połowę:

- a) na wniosek Strony inicjującej lub Strony odpowiadającej, jeżeli trybunał uzna, że sprawa jest pilna, w ciągu dziesięciu (10) dni od jego powołania; lub
- b) jeżeli Strona inicjująca i Strona odpowiadająca tak postanowią.

14. Strona inicjująca i Strona odpowiadająca mogą składać wnioski o wyjaśnienie ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego w ciągu dziesięciu (10) dni od daty jej przedstawienia, a trybunał udziela każdego takiego wyjaśnienia w ciągu piętnastu (15) dni od daty odbioru takiego wniosku.

15. W przypadku gdy trybunał ustali, że doszło do naruszenia niniejszej Umowy, a Strona uznana za naruszającą niniejszą Umowę nie zastosowała się do ostatecznego orzeczenia trybunału lub nie osiągnęła porozumienia z drugą Stroną w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony w terminie czterdziestu (40) dni od daty przekazania przez trybunał ostatecznego orzeczenia, druga Strona może zawiesić stosowanie porównywalnych korzyści wynikających z niniejszej Umowy do czasu, gdy Strona naruszająca zastosuje się do ostatecznego orzeczenia trybunału lub do czasu osiągnięcia przez Stronę inicjującą i Stronę odpowiadającą porozumienia w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony.

ARTYKUŁ 26

Związek z innymi umowami

1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 7 niniejszego artykułu wszelkie wcześniejsze umowy lub porozumienia o transporcie lotniczym zawarte między państwem członkowskim UE a państwem członkowskim ASEAN lub między Unią a państwem członkowskim ASEAN zostają zawieszone na czas obowiązywania niniejszej Umowy między tymi Stronami.

2. Nie naruszając przepisów ust. 1 niniejszego artykułu, postanowienia zawarte we wcześniejszej umowie lub porozumieniu o transporcie lotniczym między państwem członkowskim UE a państwem członkowskim ASEAN dotyczące spraw uregulowanych w art. 3, 4, 10 i 13 mają nadal zastosowanie jako sprawy objęte zakresem stosowania niniejszej Umowy, jeżeli są one bardziej korzystne dla zainteresowanych przewoźników lotniczych. Wszystkie prawa i korzyści, z których korzystają przewoźnicy lotniczy z danego państwa członkowskiego UE zgodnie z tymi postanowieniami, przysługują wszystkim przewoźnikom lotniczym z Unii.

3. Do celów ust. 2 niniejszego artykułu wszelkie rozbieżności w interpretacji najpierw rozstrzyga się w drodze konsultacji między zainteresowanymi Stronami, a dopiero potem przedstawia Wspólnemu Komitetowi w celu konsultacji. Jeżeli dana kwestia nie zostanie rozstrzygnięta przez Wspólny Komitet, można skorzystać w jej przypadku z mechanizmu rozstrzygania sporów przewidzianego w art. 25.

4. Po wejściu w życie niniejszej Umowy wszelkie dodatkowe prawa przewozowe, które mogą zostać przyznane państwu członkowskiemu UE przez państwo członkowskie ASEAN lub odwrotnie, podlegają niniejszej Umowie i nie dyskryminują przewoźników lotniczych z Unii. O porozumieniach tych powiadamia się niezwłocznie Wspólny Komitet.

5. Wspólny Komitet opracowuje i aktualizuje informacyjny wykaz postanowień i porozumień w sprawie praw przewozowych, o których mowa w ust. 2 i 4 niniejszego artykułu.

6. Jeżeli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 23 w celu ustalenia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego faktu.

7. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ma wpływu na ważność i stosowanie istniejących i przyszłych umów między państwami członkowskimi UE a państwem członkowskim ASEAN w odniesieniu do terytoriów podlegających ich suwerenności, które nie są objęte definicją „terytorium” zawartą w art. 2.

ARTYKUŁ 27

Załącznik

Załącznik do niniejszej Umowy stanowi jej integralną część. Wszelkie zmiany w załączniku wprowadza się zgodnie z art. 28.

ARTYKUŁ 28

Zmiany

Jakakolwiek zmiana niniejszej Umowy może być uzgadniana przez Strony na podstawie konsultacji przeprowadzonych zgodnie z art. 23. Zmiany takie wchodzi w życie zgodnie z procedurą określoną w art. 33.

ARTYKUŁ 29

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Umowa może zostać wypowiedziana przez Unię i jej państwa członkowskie lub przez wszystkie państwa członkowskie ASEAN działające wspólnie, w drodze pisemnego powiadomienia skierowanego odpowiednio do Unii Europejskiej lub sekretarza generalnego ASEAN. Wypowiedzenie staje się skuteczne po upływie osiemnastu (18) miesięcy od daty otrzymania powiadomienia przez sekretarza generalnego ASEAN lub Unię Europejską, w zależności od przypadku.

2. W przypadku wystąpienia państwa członkowskiego z Unii lub z ASEAN niniejsza Umowa przestaje mieć zastosowanie do danego państwa zgodnie z art. 32 ze skutkiem od dnia, w którym jego wystąpienie z Unii lub z ASEAN, w zależności od przypadku, staje się skuteczne.

ARTYKUŁ 30

Rejestracja niniejszej Umowy

Po wejściu w życie niniejszej Umowy oraz wszelkich zmian do niej sekretarz generalny ASEAN rejestruje je w ICAO.

ARTYKUŁ 31

Przystąpienie nowych państw członkowskich UE

1. Niniejsza Umowa jest otwarta do przystąpienia dla państw, które stały się państwami członkowskimi Unii po dniu podpisania niniejszej Umowy.

2. Przystąpienie do niniejszej Umowy przez państwo członkowskie UE następuje poprzez złożenie dokumentu przystąpienia do niniejszej Umowy Unii Europejskiej, która powiadamia Strony oraz sekretarza generalnego ASEAN o złożeniu dokumentu przystąpienia oraz o dacie jego złożenia. Przystąpienie staje się skuteczne w piętnastym (15.) dniu po dacie złożenia dokumentu przystąpienia.

3. Art. 26 ust. 1, 2, 3 i 7 stosuje się odpowiednio do umów i porozumień obowiązujących w chwili przystąpienia państwa członkowskiego UE do niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 32

Terytorialny zakres stosowania

Niniejsza Umowa ma zastosowanie, z jednej strony, do terytorium Unii, a z drugiej strony – do terytorium państw członkowskich ASEAN, określonych w art. 2 ust. 1 lit. z).

ARTYKUŁ 33

Wejście w życie

1. Niniejsza Umowa podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu zgodnie z odpowiednimi procedurami Stron.

2. Sekretarz generalny ASEAN przekazuje Unii Europejskiej pisemne powiadomienie potwierdzające, że odpowiednie procedury ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia przez państwa członkowskie ASEAN zostały zakończone. Unia Europejska przekazuje sekretarzowi generalnemu ASEAN pisemne powiadomienie potwierdzające, że odpowiednie procedury ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia przez Unię i jej państwa członkowskie zostały zakończone.

3. Z zastrzeżeniem art. N niniejsza Umowa wchodzi w życie trzydzieści (30) dni od dnia otrzymania późniejszego pisemnego powiadomienia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu.

ARTYKUŁ 34

Teksty autentyczne

1. Niniejsza Umowa zostaje sporządzona w dwóch oryginalnych egzemplarzach w językach: angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.

2. W przypadku rozbieżności między wersjami językowymi Wspólny Komitet zdecyduje, którą wersję językową należy zastosować.

3. Jeden oryginalny egzemplarz Umowy uwzględniający wszelkie wprowadzone w niej zmiany składa się do depozytu u sekretarza generalnego ASEAN, który niezwłocznie sporządza jej kopię poświadczoną za zgodność z oryginałem dla każdego państwa członkowskiego ASEAN. Drugi oryginalny egzemplarz Umowy uwzględniający wszelkie wprowadzone w niej zmiany składa się do depozytu u odpowiedniego organu Unii Europejskiej.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani, będąc do tego należycie upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę, w dwóch egzemplarzach w [...], [...] dnia [...] [...] roku.

W imieniu Królestwa Belgii:
W imieniu Republiki Bułgarii:
W imieniu Republiki Czeskiej:
W imieniu Królestwa Danii:
W imieniu Republiki Federalnej Niemiec:
W imieniu Republiki Estońskiej:
W imieniu Irlandii:
W imieniu Republiki Greckiej:
W imieniu Królestwa Hiszpanii:
W imieniu Republiki Francuskiej:
W imieniu Republiki Chorwacji:
W imieniu Republiki Włoskiej:
W imieniu Republiki Cypryjskiej:
W imieniu Republiki Łotewskiej:
W imieniu Republiki Litewskiej:
W imieniu Wielkiego Księstwa Luksemburga:
W imieniu Węgier:
W imieniu Republiki Malty:
W imieniu Królestwa Niderlandów:
W imieniu Republiki Austrii:
W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej:
W imieniu Republiki Portugalskiej:
W imieniu Rumunii:
W imieniu Republiki Słowenii:
W imieniu Republiki Słowackiej:
W imieniu Republiki Finlandii:
W imieniu Królestwa Szwecji:
W imieniu Unii Europejskiej:

W imieniu Rządu Państwa Brunei Darussalam:
W imieniu Rządu Królestwa Kambodży:
W imieniu Rządu Republiki Indonezji:
W imieniu Rządu Laotańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej:
W imieniu Rządu Malezji:
W imieniu Rządu Republiki Związku Mjanmy:
W imieniu Rządu Republiki Filipin:
W imieniu Rządu Republiki Singapuru:
W imieniu Rządu Królestwa Tajlandii:
W imieniu Rządu Socjalistycznej Republiki Wietnamu:

ARTYKUŁ A

Schemat tras

1. Niezależnie od art. 3 ust. 1 i 2 i z zastrzeżeniem krajowych przepisów ustawowych i wykonawczych Indonezji, na potrzeby obsługi lotniczych przewozów pasażerskich i łączonych przewozów lotniczych między Indonezją a Unią punkty w Indonezji oznaczają Denpasar, Dżakartę, Makasar, Medan i Surabaję.

2. Jeżeli:

- a) postanowienia umowy o transporcie lotniczym zawartej między państwami członkowskimi ASEAN; lub
- b) postanowienia umowy o transporcie lotniczym zawartej między państwami członkowskimi ASEAN postrzeganymi łącznie a dowolnym innym państwem

zapewniają przewoźnikom możliwość świadczenia usług w zakresie lotniczych przewozów pasażerskich oraz usług w zakresie łączonych przewozów lotniczych w punktach na terytorium Indonezji innych niż Denpasar, Dżakarta, Makasar, Medan i Surabaja, punkty w Indonezji obejmują również takie inne punkty.

3. Do celów art. 10 ust. 12 w przypadku Indonezji prawa do dzielenia oznaczeń linii na szczeblu krajowym egzekwuje się za pośrednictwem punktów wskazanych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu w odniesieniu do wszelkich innych punktów w Indonezji lub odwrotnie.

ARTYKUŁ B

Prawa przewozowe

Niezależnie od art. 3 ust. 2 zastosowanie mają następujące postanowienia:

- a) przyznanie prawa piątej wolności lotniczej zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. f) przewoźnikowi lotniczemu z Unii umożliwiającego mu świadczenie usług przewozów pasażerskich i przewozów łączonych między punktami w Mjanmie a punktami na terytorium ASEAN staje się skuteczne od 1 lipca 2024 r.;
- b) przyznanie prawa piątej wolności lotniczej zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. e) przewoźnikowi lotniczemu z Mjanmy umożliwiającego mu świadczenie usług przewozów pasażerskich i przewozów łączonych między punktami w Unii staje się skuteczne od 1 lipca 2024 r.;
- c) przyznanie prawa piątej wolności lotniczej zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. f) przewoźnikowi lotniczemu z Unii umożliwiającego mu świadczenie usług przewozów pasażerskich i przewozów łączonych między punktami w Unii i punktami w Wietnamie a punktami poza terytorium ASEAN obejmuje wyłącznie trasy, które nie są obsługiwane przez przewoźnika lotniczego z Wietnamu.
- d) przyznanie prawa piątej wolności lotniczej zgodnie z art. 3 ust. 3 lit. e) przewoźnikowi lotniczemu z Wietnamu umożliwiającego mu świadczenie usług przewozów pasażerskich i przewozów łączonych między punktami w Wietnamie i punktami w Unii a punktami poza terytorium Unii obejmuje wyłącznie trasy, które nie są obsługiwane przez przewoźnika lotniczego z Unii.

ARTYKUŁ C

Prawa do wykonywania międzylądowań

1. Niezależnie od art. 3 ust. 6 lit. f) przewoźnicy lotniczy z Unii korzystają z praw do wykonywania międzylądowań w odniesieniu do operacji realizowanych w ramach koterminalizacji na terytorium tego samego państwa członkowskiego ASEAN po upływie dwóch (2) lat od daty wymienienia się takimi prawami w ramach umowy o transporcie lotniczym zawartej między państwami członkowskimi ASEAN. Przewoźnicy lotniczy z państw członkowskich ASEAN mogą korzystać z praw do wykonywania międzylądowań w odniesieniu do operacji realizowanych w ramach koterminalizacji na terytorium tego samego państwa członkowskiego UE po upływie tego samego okresu.

2. Do tego czasu każda ze Stron przychylnie rozpatruje wnioski przewoźników lotniczych innej Strony w sprawie wykonywania międzylądowań w odniesieniu do operacji realizowanych w ramach koterminalizacji na terytorium tego samego państwa członkowskiego ASEAN lub państwa członkowskiego UE na zasadzie dwustronności, jeżeli tego rodzaju prawa nie zostały jeszcze przyznane tym przewoźnikom.

ARTYKUŁ D

Wyznaczanie przewoźników lotniczych

1. Niezależnie od postanowień art. 4 ust. 1 Indonezja, Mjanma, Filipiny i Wietnam mogą utrzymać w mocy wymóg wyznaczania przewoźników lotniczych istniejących w ich odpowiednich krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych obowiązujący w chwili podpisania niniejszej Umowy.

2. Do celów ust. 1 niniejszego artykułu opublikowanie przez Unię „Wykazu przewoźników lotniczych z UE posiadających ważną koncesję” uznaje się za spełnienie tych krajowych wymogów w zakresie wyznaczenia względem przewoźników figurujących w tym wykazie, o ile właściwe organy wymienionych państwa członkowskich ASEAN mogą w łatwy sposób zapoznać się ze wspomnianym wykazem drogą elektroniczną.

3. Indonezja, Mjanma, Filipiny i Wietnam dążą do możliwie jak najszybszego zniesienia wspomnianych wymogów w zakresie wyznaczania i powiadamiają Wspólny Komitet o ich zniesieniu w odpowiednim trybie.

ARTYKUŁ E

Uczciwa konkurencja

1. Dla wyjaśnienia Strony potwierdzają, że postanowienia art. 8 ust. 2 lit. a) i b) nakładają na Strony wyłącznie obowiązek przyjęcia lub utrzymania w mocy przepisów prawa konkurencji oraz powołania niezależnego organu ochrony konkurencji odpowiedzialnego za egzekwowanie tych przepisów. Strony potwierdzają również, że postanowienia niniejszej Umowy nie ograniczają niezależności wspomnianych organów ochrony konkurencji. Decyzje tych organów ochrony konkurencji nie podlegają mechanizmowi rozstrzygania sporów, o którym mowa w art. 25.

2. Strona może zatem dochodzić swoich praw w związku z art. 8 ust. 2 lit. a) i b) wyłącznie wówczas, gdy inna Strona nie utrzymała w mocy przepisów swojego prawa konkurencji lub nie powołała niezależnego pod względem operacyjnym organu ochrony konkurencji dbającego o skuteczne egzekwowanie prawa konkurencji tej Strony. Żadne z postanowień art. 8 ust. 2 lit. a) i b) nie mogą być interpretowane jako dające podstawy do zaskarżenia decyzji lub wyroków wydawanych przez organ ochrony konkurencji, sądy lub trybunały Strony w celu zapewnienia zgodności z prawem konkurencji Strony.

3. Niezależnie od art. 25 ust. 1 mechanizm rozstrzygania sporów przewidziany w tym artykule nie ma zastosowania do sporów dotyczących stosowania lub interpretacji postanowień art. 8 wszczętych po 1 stycznia 2025 r.

ARTYKUŁ F

Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

1. Bez uszczerbku dla art. 3 i art. 10 ust. 11 i 12 oraz niezależnie od postanowień art. 10 ust. 7 Kambodża, Indonezja, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malezja, Mjanma, Filipiny, Tajlandia i Wietnam mogą utrzymać w mocy istniejące w ich odpowiednich krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych w chwili podpisywania niniejszej Umowy procedury regulujące kwestie związane z zatwierdzaniem planów operacyjnych, programów i rozkładów lotów, uwzględniając informacje na temat usług świadczonych w ramach porozumień o współpracy handlowej zawieranych przez przewoźników lotniczych z Unii do celów związanych z oferowaniem przewozów lotniczych z i do terytoriów wspomnianych państw.

2. Kambodża, Indonezja, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malezja, Mjanma, Filipiny, Tajlandia i Wietnam ograniczają do minimum obciążenia administracyjne związane z takimi wymogami i procedurami. Wspomniane plany operacyjne, programy i rozkłady lotów zatwierdza się w ciągu dziesięciu (10) dni roboczych od dnia otrzymania wniosku złożonego przez przewoźnika lotniczego, o ile dany przewoźnik lotniczy uzyskał stosowne zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne zgodnie z art. 4.

3. Kambodża, Indonezja, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malezja, Mjanma, Filipiny, Tajlandia i Wietnam dążą do możliwie jak najszybszego zniesienia wspomnianych procedur i powiadamiają Wspólny Komitet o ich zniesieniu w odpowiednim trybie.

ARTYKUŁ G

Sprzedaż i wydatki lokalne

1. Niezależnie od postanowień art. 10 ust. 8 i 9 Indonezja, Mjanma i Wietnam mogą utrzymać w mocy wymogi ustanowione w ich odpowiednich krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych obowiązujące w chwili podpisania niniejszej Umowy w odniesieniu do wykorzystywania ich waluty krajowej w kontekście sprzedaży krajowej usług transportu i powiązanych usług oraz uiszczania opłat służących pokryciu wydatków lokalnych.

2. Indonezja, Mjanma i Wietnam dążą do możliwie jak najszybszego zniesienia wspomnianych wymogów i powiadamiają Wspólny Komitet o ich zniesieniu w odpowiednim trybie.

ARTYKUŁ H

Przelewanie uzyskanych na miejscu dochodów

1. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że termin „przelew”, o którym mowa w art. 10 ust. 10 lit. a), oznacza w przypadku Filipin przelew inny niż przelewy dokonywane przez oddział przedsiębiorstwa zagranicznego prowadzącego działalność handlową lub gospodarczą na terytorium Filipin.

2. Jeżeli chodzi o przelewanie zysków przez oddział przedsiębiorstwa zagranicznego prowadzącego działalność handlową lub gospodarczą na terytorium Filipin, Filipiny są uprawnione do nałożenia na taki oddział podatku z tytułu przelewania zysków zgodnie przepisami swojego prawa krajowego, chyba że zgodnie z umową o unikaniu podwójnego opodatkowania zawartą między Filipinami a krajem rezydencji podatkowej zagranicznego przewoźnika obowiązuje niższa kwota podatku lub zastosowanie ma zwolnienie z podatku.

3. Filipiny dokładają również starań na rzecz prowadzenia współpracy z Unią przy opracowywaniu wspólnych ram regulujących kwestie związane z traktowaniem przelewów realizowanych przez przewoźników lotniczych z Unii prowadzących działalność na terytorium Filipin i przekazywania stosownych informacji w tym zakresie Wspólnemu Komitetowi.

ARTYKUŁ I

Taryfy

1. Bez uszczerbku dla art. 13 ust. 1 i niezależnie od art. 13 ust. 2 Filipiny mogą utrzymać w mocy istniejące w ich odpowiednich krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych w chwili podpisywania niniejszej Umowy procedury regulujące kwestie związane z zatwierdzaniem taryf przyjmowanych przez przewoźników lotniczych z Unii w odniesieniu do przewozów lotniczych z i do

terytorium Filipin. Wspomniane taryfy należy zatwierdzić w terminie dziesięciu (10) dni roboczych od dnia ich przedłożenia.

2. Filipiny dążą do możliwie jak najszybszego zniesienia wspomnianych procedur i powiadamiają Wspólny Komitet o ich zniesieniu w odpowiednim trybie.

ARTYKUŁ J

Gwarancje kredytowe

Postanowienia art. 8 ust. 2 lit. d) nie mają zastosowania do dotacji w formie gwarancji kredytowych udzielonych Wietnamowi przed podpisaniem niniejszej Umowy do chwili wygaśnięcia takich gwarancji. Jeżeli jednak tego rodzaju gwarancje skutkują jakimikolwiek wypłatami środków, takich wypłat dokonuje się – w zależności od danego przypadku – zgodnie z art. 8 ust. 3 lit. a) i b).

ARTYKUŁ K

Niedyskryminacja

1. Niezależnie od postanowień art. D państwa członkowskie ASEAN, o których mowa w tym artykule, traktują przewoźników lotniczych z Unii w nie mniej korzystny sposób niż przewoźników lotniczych z jakiegokolwiek innego państwa, jeżeli chodzi o procedurę wyznaczania przewoźników lotniczych.

2. Niezależnie od postanowień art. F, G oraz I państwa członkowskie ASEAN wymienione w tych artykułach traktują przewoźników lotniczych z Unii w nie mniej korzystny sposób niż przewoźników lotniczych z jakiegokolwiek innego państwa, w zależności od tego, który z tych państw jest traktowane korzystniej, jeżeli chodzi o procedurę zatwierdzania planów operacyjnych, programów i rozkładów lotów, a także kwestie związane ze sprzedażą i wydatkami lokalnymi oraz taryfami.

ARTYKUŁ L

Komputerowe systemy rezerwacji

W chwili podpisywania niniejszej Umowy państwami członkowskimi ASEAN, o których mowa w art. 21 ust. 5, są Indonezja, Malezja, Filipiny, Tajlandia i Wietnam.

ARTYKUŁ M

Wzajemność

W przypadku gdy zgodnie z art. D, F, G oraz I państwo członkowskie ASEAN wprowadzi wymóg wyznaczenia przewoźników lotniczych z Unii, zastosuje procedury krajowe dotyczące wcześniejszego zatwierdzania planów operacyjnych, programów i rozkładów lotów, porozumień o współpracy handlowej lub taryf wobec przewoźników lotniczych z Unii lub zastosuje wobec nich krajowe wymogi dotyczące waluty, z jakiej należy korzystać przy dokonywaniu określonego rodzaju transakcji, Unia jest uprawniona do zastosowania analogicznych lub równoważnych środków wobec przewoźników lotniczych danego państwa członkowskiego ASEAN.

ARTYKUŁ N

Wejście w życie w odniesieniu do Malezji

1. Niezależnie od postanowień art. 33 Malezja pozostaje jedynym państwem członkowskim ASEAN, które nie poinformowało sekretarza generalnego ASEAN o zakończeniu procedur ratyfikacji, przyjmowania lub zatwierdzania niniejszej Umowy:

- a) sekretarz generalny ASEAN może przekazać Unii Europejskiej pisemne powiadomienie potwierdzające, że wszystkie państwa członkowskie ASEAN z wyjątkiem Malezji zakończyły swoje odpowiednie procedury ratyfikacji, przyjmowania lub zatwierdzania niniejszej Umowy;
 - b) niniejsza Umowa wchodzi w życie zgodnie z art. 33 ust. 3 w odniesieniu do Unii i jej państw członkowskich oraz w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich ASEAN z wyjątkiem Malezji; oraz
 - c) następnie niniejsza Umowa wchodzi w życie w odniesieniu do Malezji po upływie trzydziestu (30) dni od dnia przekazania Unii Europejskiej kolejnego pisemnego powiadomienia przez sekretarza generalnego ASEAN potwierdzającego, że Malezja zakończyła swoje procedury ratyfikacji, przyjmowania lub zatwierdzania niniejszej Umowy.
2. Po podpisaniu niniejszej Umowy i do chwili jej wejścia w życie w odniesieniu do Malezji:
- a) wszelkie wcześniejsze umowy lub porozumienia o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi UE a Malezją i między Unią a Malezją, które zostały podpisane lub zawarte przed podpisaniem niniejszej Umowy, zachowują ważność i nie mogą być zmieniane; oraz
 - b) żadne nowe umowy ani porozumienia o transporcie lotniczym nie mogą być zawierane między państwami członkowskimi UE a Malezją ani między Unią a Malezją, z wyjątkiem umów lub porozumień służących zaspokojeniu ściśle określonych i pilnych potrzeb w wyjątkowych okolicznościach, nie naruszając odpowiednich wewnętrznych przepisów ustawowych i wykonawczych. Unia lub zainteresowane państwo członkowskie UE informuje pozostałe Strony o wszelkich tego rodzaju nowych umowach lub porozumieniach o transporcie lotniczym.

ARTYKUŁ O Ocena postępów

Raz do roku Wspólny Komitet ocenia postępy w zakresie wdrażania postanowień artykułów zawartych w niniejszym załączniku na podstawie sprawozdań przekazywanych przez zainteresowane państwa członkowskie ASEAN.