

Bruxelles, 10 mai 2022
(OR. en)

8884/22
ADD 1

**Dosar interinstituțional:
2022/0137(NLE)**

**AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21**

PROPUNERE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	6 mai 2022
Destinatar:	Secretariatul General al Consiliului
Nr. doc. Csie:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Subiect:	ANEXĂ la Propunerea de Decizie a Consiliului privind încheierea, în numele Uniunii, a Acordului cuprinzător privind transportul aerian dintre statele membre ale Asociației Națiunilor din Asia de Sud-Est și Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2022) 193 final - ANNEX.

Anexă: COM(2022) 193 final - ANNEX



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 6.5.2022
COM(2022) 193 final

ANNEX

ANEXĂ

la

Propunerea de Decizie a Consiliului

privind încheierea, în numele Uniunii, a Acordului cuprinzător privind transportul aerian dintre statele membre ale Asociației Națiunilor din Asia de Sud-Est și Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia

ANEXĂ

Acord cuprinzător privind transportul aerian

între

statele membre ale Asociației Națiunilor din Asia de Sud-Est și

Uniunea Europeană și statele membre ale acesteia

Guvernele:

**STATULUI BRUNEI DARUSSALAM,
REGATULUI CAMBODGIA,
REPUBLICII INDONEZIA,
REPUBLICII DEMOCRATE POPULARE LAOS,
MALAYSIEI,
REPUBLICII UNIUNII MYANMAR,
REPUBLICII FILIPINE,
REPUBLICII SINGAPORE,
REGATULUI THAILANDEI,
REPUBLICII SOCIALISTE VIETNAM,**

în calitate de state membre ale Asociației Națiunilor din Asia de Sud-Est („ASEAN”) (denumite în continuare, colectiv, „statele membre ale ASEAN” și, individual, „statul membru al ASEAN”),

pe de o parte,

și

**REGATULUI BELGIEI,
REPUBLICII BULGARIA,
REPUBLICII CEHE,
REGATULUI DANEMARCEI,
REPUBLICII FEDERALE GERMANIA,
REPUBLICII ESTONIA,
IRLANDEI,
REPUBLICII ELENE,
REGATULUI SPANIEI,
REPUBLICII FRANCEZE,
REPUBLICII CROAȚIA,
REPUBLICII ITALIENE,
REPUBLICII CIPRU,
REPUBLICII LETONIA,
REPUBLICII LITUANIA,
MARELUI DUCAT AL LUXEMBURGULUI,**

UNGARIEI,
REPUBLICII MALTA,
REGATULUI ȚĂRILOR DE JOS,
REPUBLICII AUSTRIA,
REPUBLICII POLONE,
REPUBLICII PORTUGHEZE,
ROMÂNIEI,
REPUBLICII SLOVENIA,
REPUBLICII SLOVACE,
REPUBLICII FINLANDA,
REGATULUI SUEDEI,

în calitate de părți la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumite în continuare, împreună, „tratatele UE”) și în calitate de state membre ale Uniunii Europene (denumite în continuare, colectiv, „statele membre ale UE” și, individual, „statul membru al UE”),

și UNIUNEA EUROPEANĂ (denumită în continuare „Uniunea” sau „UE”),

pe de altă parte,

DORIND să își promoveze interesele în materie de transport aerian ca modalitate de a contribui la relații politice și economice mai strânse între cele două regiuni;

RECUNOSCÂND importanța unei conectivități eficiente a transportului aerian în promovarea comerțului, a turismului, a investițiilor și a dezvoltării economice și sociale;

DORIND să îmbunătățească serviciile aeriene și să promoveze un sistem aeronautic internațional bazat pe un mediu echitabil și concurențial, pe nediscriminare și pe oportunități echitabile și egale de concurență pentru transportatorii aerieni;

DORIND să asigure cel mai înalt grad de siguranță și de securitate în transportul aerian și afirmându-și deosebita preocupare față de actele sau de amenințările la adresa securității aeronavelor, care pun în pericol siguranța persoanelor sau a bunurilor, au efecte negative asupra operării aeronavelor și subminează încrederea publicului călător în siguranța aviației civile;

LUÂND ACT de faptul că statele membre ale ASEAN și statele membre ale UE sunt părți la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944;

HOTĂRÂTE să optimizeze avantajele potențiale ale cooperării în materie de reglementare;

RECUNOSCÂND importante avantajele pe care le-ar putea aduce existența unor servicii aeriene competitive și a unor industrii viabile ale transportului aerian;

DORIND să promoveze condiții de concurență echitabile pentru transportatorii aerieni și recunoscând avantajele potențiale ale unei concurențe loiale și faptul că anumite subvenții pot avea efecte negative asupra concurenței și pot pune în pericol obiectivele de bază ale prezentului acord;

INTENȚIONÂND să se bazeze pe cadrul acordurilor și al aranjamentelor existente între părți, cu scopul de a deschide accesul la piețe și de a optimiza avantajele pentru pasageri, expeditori, transportatori aerieni și aeroporturi, precum și pentru angajații acestora, comunitățile lor și alți beneficiari;

AFIRMÂND importanța protejării mediului în cadrul dezvoltării și implementării politicii internaționale în domeniul aviației;

AFIRMÂND nevoia de măsuri urgente pentru abordarea schimbărilor climatice și continuarea cooperării în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul aviației, într-un mod compatibil cu aranjamentele multilaterale în această privință, inclusiv cu instrumentele Organizației Aviației Civile Internaționale (denumită în continuare „OACI”);

AFIRMÂND importanța protejării intereselor consumatorilor, inclusiv a protecției prevăzute prin Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, precum și importanța atingerii unui nivel înalt de protecție a consumatorilor și recunoscând necesitatea cooperării reciproce în acest domeniu;

RECUNOSCÂND că existența unor oportunități comerciale sporite nu este menită să submineze standardele de muncă sau legate de muncă ale părților și reafirmând importanța luării în considerare a efectelor prezentului acord asupra pieței muncii, a încadrării în muncă și a condițiilor de muncă, precum și a avantajelor obținute atunci când câștigurile economice semnificative realizate pe piețe deschise și competitive sunt combinate cu standarde înalte de muncă;

LUÂND ACT de dorința de a explora modalități de îmbunătățire a accesului la capital al sectorului transportului aerian pentru dezvoltarea în continuare a transportului aerian;

DORIND să încheie un acord privind transportul aerian care să completeze Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944,

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

ARTICOLUL 1

DOMENIU DE APLICARE

1. Prezentul acord reglementează furnizarea de servicii de transport aerian de către transportatorii aerieni din Uniune dinspre, pe sau înspre teritoriul statelor membre ale ASEAN și de către transportatorii aerieni din statele membre ale ASEAN dinspre, pe sau înspre teritoriul Uniunii, precum și furnizarea anumitor servicii conexe respectivelor servicii de transport aerian, în conformitate cu prezentul acord.

2. Pentru a se înlătura orice îndoială, prezentul acord nu poate fi în niciun caz interpretat ca reglementând furnizarea de servicii de transport aerian de către orice transportator aerian al unui stat membru al ASEAN dinspre, pe sau înspre teritoriul unui alt stat membru al ASEAN sau furnizarea anumitor servicii conexe respectivelor servicii de transport aerian.

ARTICOLUL 2

Definiții

1. În sensul prezentului acord:
 - (a) „Convenția de la Chicago” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, și include orice anexă adoptată în temeiul articolului 90 din convenția respectivă, precum și orice amendament la anexe sau la convenție în temeiul articolelor 90 și 94, în măsura în care aceste anexe și amendamente au intrat în vigoare pentru părți;
 - (b) „Convenția de la Montreal” înseamnă Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 28 mai 1999.
 - (c) „transport aerian” înseamnă transportul cu aeronave al pasagerilor, al bagajelor, al mărfurilor și al poștei, separat sau combinat, oferit publicului contra cost sau prin închiriere, inclusiv serviciile aeriene regulate și neregulate;
 - (d) „constatarea naționalității” înseamnă constatarea că un transportator aerian care propune furnizarea de servicii aeriene în temeiul prezentului acord îndeplinește cerințele articolului 4 cu privire la proprietatea, controlul efectiv și sediul principal ale acestuia;

- (e) „autorități competente” înseamnă agențiile sau entitățile guvernamentale responsabile cu îndeplinirea funcțiilor normative și administrative care le revin părților în temeiul prezentului acord;
- (f) „autoritate de concurență” înseamnă autoritatea sau autoritățile competente însărcinate cu asigurarea respectării dreptului concurenței al uneia dintre părți, inclusiv, în cazul Uniunii, Comisia Europeană;
- (g) „legislația concurenței” înseamnă legislația care abordează, în cadrul jurisdicției unei părți, următoarele comportamente, în cazul în care acestea pot afecta serviciile de transport aerian înspre, dinspre sau pe teritoriul părții respective:
 - (i) acorduri între transportatorii aerieni, decizii ale asociațiilor de transportatori aerieni și practici concertate care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restricționarea sau denaturarea concurenței;
 - (ii) abuzuri de poziție dominantă ale unuia sau mai multor transportatori aerieni sau
 - (iii) concentrări între transportatorii aerieni, care diminuează substanțial concurența efectivă, în special în urma creării sau a consolidării unei poziții dominante;
- (h) „sistem informatizat de rezervare” (denumit în continuare „SIR”) înseamnă un sistem informatizat care conține informațiile (inclusiv orare de zbor, disponibilitate și tarife) mai multor transportatori aerieni, oferind sau nu posibilitatea de efectuare de rezervări sau de emitere de bilete, în măsura în care o parte sau totalitatea acestor servicii sunt puse la dispoziția abonaților, și include „sisteme de distribuție globală”, în măsura în care acestea conțin produse de transport aerian;
- (i) „discriminare” înseamnă orice fel de diferențiere care nu are o justificare obiectivă;
- (j) „control efectiv” înseamnă o relație constituită din drepturi, contracte sau orice alt mijloc care, fie separat, fie împreună și având în vedere împrejurările de fapt sau de drept în cauză, conferă posibilitatea de exercitare în mod direct sau indirect a unei influențe decisive asupra unei întreprinderi, în special prin:

- (i) dreptul de folosință asupra totalității sau a unei părți a activelor unei întreprinderi;
- (ii) drepturi sau contracte care conferă o influență decisivă asupra componenței, votului sau deciziilor organelor unei întreprinderi sau care conferă în alt mod o influență decisivă asupra desfășurării activității unei întreprinderi;
- (k) „constatare a capacității” înseamnă constatarea faptului că un transportator aerian care propune să opereze servicii aeriene în temeiul prezentului acord are o capacitate financiară suficientă și cunoștințe de specialitate corespunzătoare în materie de gestionare pentru operarea serviciilor respective și că este dispus să respecte actele cu putere de lege, normele administrative și cerințele care reglementează operarea respectivelor servicii;
- (l) „cost total” înseamnă costul serviciilor furnizate, care poate include sumele corespunzătoare pentru costul capitalului și deprecierea activelor, precum și costurile de întreținere, operare, gestionare și administrare;
- (m) „transport aerian internațional” înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian de deasupra teritoriului mai multor state;
- (n) „tranzacții semnificative” înseamnă furnizarea de bunuri și servicii care, prin amploarea lor, au impact asupra echității și egalității oportunităților de concurență ale transportatorilor aerieni ai părților;
- (o) „serviciu aerian neregulat” înseamnă un serviciu de transport aerian care nu este un serviciu regulat;
- (p) „parte” înseamnă Uniunea și statele membre ale UE, pe de o parte, sau un stat membru al ASEAN, pe de altă parte;
- (q) „părți” înseamnă:
 - (i) Uniunea și statele membre ale UE și
 - (ii) statele membre ale ASEAN;
- (r) „sediul principal de activitate” înseamnă sediul central sau sediul social al unui transportator aerian de pe teritoriul părții în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional ale transportatorului aerian respectiv, inclusiv managementul continuității navigabilității;

- (s) „servicii aeriene regulate” înseamnă o serie de zboruri care prezintă toate caracteristicile următoare:
- (i) traversează spațiul aerian de deasupra teritoriului mai multor state;
 - (ii) sunt efectuate cu aeronave pentru transportul pasagerilor, al bagajelor, al poștei și/sau al mărfurilor contra cost sau prin închiriere, astfel încât fiecare zbor să poată fi utilizat de public;
 - (iii) sunt organizate în așa fel încât să asigure legătura între aceleași două sau mai multe puncte:
 - (A) conform unui orar publicat sau
 - (B) cu o astfel de regularitate sau frecvență a zborurilor încât să constituie o serie sistematică evidentă;
- (t) „handling propriu” înseamnă situația în care un transportator aerian prestează pe cont propriu una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol și nu încheie niciun fel de contract cu o parte terță pentru furnizarea unor astfel de servicii. În sensul prezentei definiții, transportatorii aerieni nu pot fi considerați, în raporturile dintre ei, drept părți terțe dacă:
- (i) unul dintre ei este acționar majoritar al celuilalt sau
 - (ii) un singur organism deține o participație majoritară în fiecare dintre ei;
- (u) „perturbare gravă a economiei unei părți” înseamnă o criză excepțională, temporară și semnificativă, care nu afectează doar o regiune specifică sau un sector economic, ci întreaga economie a unui stat membru al ASEAN sau a unui stat membru al UE;
- (v) „întreprindere deținută de stat” înseamnă orice întreprindere implicată într-o activitate comercială în care:
- (i) o parte deține peste 50 % din capitalul subscris sau din voturile aferente acțiunilor emise de întreprindere sau

- (ii) o parte exercită sau are posibilitatea de a exercita, în mod direct sau indirect, o influență decisivă, în virtutea participării sale financiare în întreprindere, prin normele sau practicile privind funcționarea sa ori prin orice alt mijloc relevant pentru stabilirea unei astfel de influențe decisive asupra întreprinderii. Se presupune că o parte exercită o influență decisivă atunci când una dintre părți poate, în mod direct sau indirect, să desemneze peste jumătate din membrii organului administrativ, de conducere sau de control al întreprinderii;
- (w) „escală în scopuri necomerciale” înseamnă aterizarea în orice alt scop decât imbarcarea sau debarcarea de pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă în cadrul transportului aerian;
- (x) „subvenție” înseamnă orice contribuție financiară acordată de administrația publică sau de orice alt organism public, inclusiv:
 - (i) transferul direct de fonduri, cum ar fi granturi, împrumuturi sau infuzie de capital, potențialul transfer direct de fonduri, preluarea datoriilor, cum ar fi garanții pentru împrumuturi, injecții de capital, proprietate, protecție împotriva falimentului sau asigurare;
 - (ii) renunțarea la veniturile datorate în mod normal sau necolectarea acestora;
 - (iii) furnizarea de bunuri sau servicii, altele decât infrastructura generală, sau achiziționarea de bunuri sau servicii sau
 - (iv) efectuarea de plăți către un mecanism de finanțare sau mandatarea sau transmiterea de dispoziții unui organism privat în vederea executării uneia sau mai multora dintre funcțiile menționate la alineatul (1) litera (x) punctele (i), (ii) și (iii) din prezentul articol care intră în mod normal în sarcina autorității publice sau a altui organism public, practica urmată nefiind diferită în mod efectiv de practicile normale ale administrațiilor publice,

limitată la o entitate, un sector ori un grup de entități sau de sectoare din jurisdicția autorității care acordă subvenția și oferind un avantaj transportatorilor aerieni. Nu se consideră că s-ar fi oferit vreun avantaj printr-o intervenție financiară efectuată de o administrație publică sau de un alt organism public dacă aceeași intervenție financiară ar fi fost efectuată de un operator privat de pe piață acționând exclusiv pe baza unor perspective de rentabilitate în aceeași situație ca organismul public în cauză;

- (y) „tarif” înseamnă orice tarif pentru transportarea pasagerilor, a bagajelor și/sau a mărfurilor (cu excepția poștei) în mijloace de transport aerian (inclusiv orice alt mijloc de transport în legătură cu acestea), practicat de către transportatorii aerieni, inclusiv de agenții acestora, precum și condițiile care reglementează disponibilitatea unui astfel de tarif;
- (z) „teritoriu” înseamnă, pentru statele membre ale ASEAN, teritoriul terestru, apele interioare, apele arhipelagice, marea teritorială, fundul mării și subsolul marin, precum și spațiul aerian de deasupra acestora, iar, pentru Uniune, teritoriul terestru, apele interioare și marea teritorială cărora li se aplică tratatele UE și în condițiile prevăzute în aceste tratate, precum și fundul mării și subsolul marin al acestora, precum și spațiul aerian de deasupra acestora; și
- (aa) „taxă de utilizare” înseamnă o taxă impusă transportatorilor aerieni pentru utilizarea infrastructurilor sau a serviciilor aeroportuare, de navigație aeriană sau de securitate aeronautică, inclusiv a serviciilor și infrastructurilor conexe, sau o taxă legată de zgomot și include taxele pentru abordarea problemelor locale de calitate a aerului pe aeroporturi sau în jurul acestora. Pentru a se înlătura orice îndoială, în prezenta definiție nu intră schemele de abordare a emisiilor legate de climă generate de aviația internațională.

ARTICOLUL 3

Acordarea drepturilor

Tabelul rutelor

1. Un stat membru al ASEAN permite transportatorilor aerieni din Uniune să opereze pe următoarele rute:

oricare puncte din Uniune – oricare puncte intermediare – oricare puncte din respectivul stat membru al ASEAN – oricare puncte ulterioare.

În sensul rutelor stabilite mai sus, punctele intermediare și punctele ulterioare includ unul sau mai multe puncte din orice alt stat membru al ASEAN.

2. Uniunea și statele membre ale acesteia permit transportatorilor aerieni ai unui stat membru al ASEAN să opereze pe următoarele rute:

oricare puncte din respectivul stat membru al ASEAN – oricare puncte intermediare – oricare puncte din Uniune – oricare puncte ulterioare.

În sensul rutelor stabilite mai sus, punctele din Uniune includ unul sau mai multe puncte din orice stat membru al UE.

Drepturile de trafic

3. Părțile își acordă reciproc următoarele drepturi pentru desfășurarea transportului aerian internațional de către transportatorii lor aerieni:

- (a) dreptul de a survola teritoriul părții care acordă drepturile fără a ateriza;
- (b) dreptul de a efectua escale în scopuri necomerciale pe teritoriul părții care acordă drepturile;
- (c) dreptul transportatorilor aerieni ai unui stat membru al ASEAN de a efectua transport aerian internațional, prin intermediul unor servicii regulate și neregulate de pasageri, de mărfuri și combinate, între oricare puncte din respectivul stat membru al ASEAN și oricare puncte din Uniune (drepturi de trafic de libertatea de a treia și a patra);
- (d) dreptul transportatorilor aerieni ai Uniunii de a efectua transport aerian internațional, prin intermediul unor servicii regulate și neregulate de pasageri, de mărfuri și combinate, între oricare puncte din Uniune și oricare puncte din statele membre ale ASEAN (drepturi de trafic de libertatea de a treia și a patra);
- (e) dreptul transportatorilor aerieni ai unui stat membru al ASEAN de a efectua transport aerian internațional, prin intermediul unor servicii regulate și neregulate de pasageri, de mărfuri și combinate, între oricare puncte dintr-un stat membru al UE și oricare puncte din alt stat membru al UE sau oricare puncte dintr-o țară terță, în cadrul unui serviciu al cărui punct de plecare sau de destinație se află în respectivul stat membru al ASEAN (drepturi de trafic de libertatea a cincea), sub rezerva alineatului (4) din prezentul articol;
- (f) dreptul transportatorilor aerieni ai Uniunii de a efectua transport aerian internațional, prin intermediul unor servicii regulate și neregulate de pasageri, de mărfuri și combinate, între oricare puncte dintr-un stat membru al ASEAN și oricare puncte din alt stat membru al ASEAN sau oricare puncte dintr-o țară terță, în cadrul unui serviciu al cărui punct de plecare sau de destinație se află în Uniune (drepturi

de trafic de libertatea a cincea), sub rezerva alineatului (5) din prezentul articol și

- (g) alte drepturi specificate în prezentul acord.

4. În ceea ce privește serviciile de transport de pasageri și serviciile combinate, drepturile acordate în temeiul alineatului (3) litera (e) din prezentul articol sunt supuse, pentru fiecare stat membru al ASEAN, tuturor condițiilor următoare:

- (a) imediat după intrarea în vigoare a prezentului acord, pot fi operate în fiecare direcție maximum șapte (7) zboruri săptămânale cu plecare din sau sosire în fiecare stat membru al UE;
- (b) după doi (2) ani, pot fi operate în fiecare direcție maximum șapte (7) zboruri săptămânale suplimentare cu plecare din sau sosire în fiecare stat membru al UE și
- (c) zborurile operate în temeiul alineatului (4) litera (b) din prezentul articol nu pot deservi rute între un stat membru al UE și o țară terță care sunt deja deservite de un transportator aerian din Uniune. În sensul prezentului alineat, se consideră că o rută este deservită de un transportator aerian din Uniune dacă transportatorul respectiv operează ruta respectivă prin intermediul unor servicii regulate cu propria sa aeronavă sau cu aeronave închiriate cu sau fără echipaj ori, în cazul serviciilor fără escală, prin intermediul partajării codurilor.

5. În ceea ce privește serviciile de transport de pasageri și serviciile combinate, drepturile acordate în temeiul alineatului (3) litera (f) din prezentul articol sunt supuse, pentru fiecare stat membru al UE, tuturor condițiilor următoare:

- (a) imediat după intrarea în vigoare a prezentului acord, pot fi operate în fiecare direcție maximum șapte (7) zboruri săptămânale cu plecare din sau sosire în fiecare stat membru al ASEAN;
- (b) după doi ani, pot fi operate în fiecare direcție maximum șapte (7) zboruri săptămânale suplimentare cu plecare din sau sosire în fiecare stat membru al ASEAN și
- (c) zborurile operate în temeiul alineatului (5) litera (b) din prezentul articol nu pot deservi rute între un stat membru al ASEAN și o țară terță care sunt deja deservite de un transportator aerian din respectivul stat membru al ASEAN. În sensul prezentului alineat, se consideră că o rută este deservită de un transportator dintr-un stat membru al ASEAN dacă transportatorul respectiv operează ruta respectivă prin intermediul unor servicii regulate cu propria sa

aeronavă sau cu aeronave închiriate cu sau fără echipaj ori, în cazul serviciilor fără escală, prin intermediul partajării codurilor.

Flexibilitate operațională

6. Pentru oricare dintre zborurile lor sau pentru totalitatea acestora și la alegere pe rutele specificate la alineatele (1) și (2) de la prezentul articol, transportatorii aerieni ai fiecărei părți pot:

- (a) să opereze zboruri în oricare dintre cele două direcții sau în ambele;
- (b) să combine diferite numere de zbor în cadrul operării unei singure aeronave;
- (c) să deservească puncte intermediare și puncte ulterioare, precum și puncte de pe teritoriile părților în orice combinație și în orice ordine conform dispozițiilor alineatului (3) din prezentul articol;
- (d) să omită escale în oricare punct sau puncte;
- (e) să transfere trafic de pe oricare dintre aeronavele lor către orice altă aeronavă a lor în orice punct („change of gauge”);
- (f) să facă escală de trafic în orice punct, indiferent dacă acesta este situat pe teritoriul părților sau în afara acestuia;
- (g) să tranziteze trafic pe teritoriul unei alte părți;
- (h) să combine trafic la bordul aceleiași aeronave, independent de proveniența acestuia și
- (i) să deservească mai mult de un punct pe teritoriul aceluiași stat membru al UE sau stat membru ale ASEAN în cadrul aceluiași serviciu („coterminalizare”).

7. Flexibilitatea operațională prevăzută la alineatul (6) din prezentul articol poate fi exercitată fără limitare direcțională sau geografică, cu condiția ca:

- (a) serviciile transportatorilor aerieni dintr-un stat membru al ASEAN să deservească un punct din respectivul stat membru al ASEAN și

- (b) serviciile transportatorilor aerieni din Uniune să deservească un punct din Uniune.

8. Fiecare parte permite fiecărui transportator aerian să stabilească frecvența și capacitatea transportului aerian internațional pe care dorește să îl ofere pe baza criteriilor comerciale. În conformitate cu acest drept, nicio parte nu limitează unilateral volumul traficului, frecvența sau regularitatea serviciului, ruta, originea și destinația traficului ori tipul sau tipurile de aeronave exploatate de transportatorii aerieni ai celeilalte părți, cu excepția cazurilor în care există o motivație de ordin vamal, tehnic, operațional, de management al traficului aerian, de siguranță, de mediu sau de protecție a sănătății, în mod nediscriminatoriu, sau cu excepția cazului în care se prevede altfel în prezentul acord.

9. Nicio dispoziție din prezentul acord nu va fi interpretată în sensul că ar conferi vreunul din următoarele drepturi:

- (a) în ceea ce privește statele membre ale ASEAN, dreptul transportatorilor aerieni ai acestora de a lua la bord, în orice stat membru al UE, contra cost sau prin închiriere, pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct din respectivul același stat membru al UE și
- (b) în ceea ce privește Uniunea, dreptul transportatorilor aerieni ai acesteia de a lua la bord, în orice stat membru al ASEAN, contra cost sau prin închiriere, pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct din respectivul același stat membru al ASEAN.

ARTICOLUL 4

Autorizațiile de operare și permisele tehnice

1. Imediat după primirea unei cereri de autorizație de operare din partea unui transportator aerian al altei părți, o parte acordă autorizațiile de operare și permisele tehnice corespunzătoare într-un termen procedural minim, dacă sunt îndeplinite toate condițiile următoare:

- (a) în cazul unui transportator aerian dintr-un stat membru al ASEAN:
 - (i) transportatorul aerian își are sediul principal de activitate în respectivul stat membru al ASEAN și deține o licență de operare valabilă în conformitate cu dreptul respectivului aceluiași stat membru al ASEAN;

- (ii) controlul de reglementare efectiv al transportatorului aerian este exercitat și menținut de respectivul stat membru al ASEAN care i-a eliberat transportatorului aerian în cauză certificatul de transportator aerian și autoritatea competentă este clar identificată și
 - (iii) transportatorul aerian este deținut, în mod direct sau prin participație majoritară, și este controlat efectiv de respectivul stat membru al ASEAN, de resortisanți ai acestuia sau de ambii;
- (b) în cazul unui transportator aerian din Uniune:
- (i) transportatorul aerian este stabilit pe teritoriul Uniunii și deține o licență de operare valabilă în conformitate cu dreptul Uniunii;
 - (ii) controlul de reglementare efectiv al transportatorului aerian este exercitat și menținut de statul membru al UE care i-a eliberat transportatorului aerian în cauză certificatul de transportator aerian și autoritatea competentă este clar identificată și
 - (iii) transportatorul aerian este deținut, în mod direct sau prin participație majoritară, și este controlat efectiv de unul sau mai multe state membre ale UE, de alte state părți la Acordul privind Spațiul Economic European, de Elveția, de resortisanți ai acestor state sau de o combinație a acestora;
- (c) sunt respectate articolele 15 și 16 și
- (d) transportatorul aerian îndeplinește condițiile prevăzute de actele cu putere de lege și de normele administrative aplicate în mod obișnuit în cazul operării de servicii de transport aerian internațional de către partea care examinează cererea.

2. În sensul prezentului articol și al articolului 5, dovada unui control de reglementare efectiv al unui transportator aerian include următoarele:

- (a) transportatorul aerian în cauză deține o licență sau un permis de operare valabil eliberat de autoritatea competentă a părții în cauză și îndeplinește criteriile stabilite de partea respectivă care a eliberat licența sau permisul de operare de servicii aeriene internaționale și

- (b) partea respectivă a stabilit și menține programe de supraveghere a siguranței și a securității pentru transportatorul aerian respectiv, în conformitate cu standardele OACI.

3. La acordarea autorizațiilor de operare și a permiselor tehnice, o parte tratează în mod nediscriminatoriu toți transportatorii altei părți.

4. La primirea unei cereri de autorizație de operare din partea unui transportator aerian al altei părți, o parte recunoaște orice constatare a capacității și/sau a naționalității făcută de respectiva altă parte cu privire la respectivul transportator aerian ca și când o astfel de constatare ar fi fost făcută de propriile autorități competente și nu efectuează investigații suplimentare în acest sens, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 5 alineatul (2). Pentru a se înlătura orice îndoială, în domeniul de aplicare al prezentului alineat nu intră recunoașterea constatărilor efectuate în legătură cu certificate sau licențe de siguranță, cu aranjamente de securitate sau cu asigurări.

ARTICOLUL 5

Refuzarea, revocarea, suspendarea sau limitarea autorizațiilor de operare sau a permiselor tehnice

1. O parte poate refuza, revoca, suspenda, condiționa sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice ale unui transportator aerian al altei părți sau poate refuza, suspenda, condiționa sau limita în alt mod operațiunile unui transportator aerian al respectivei alte părți, dacă:

- (a) în cazul unui transportator aerian dintr-un stat membru al ASEAN:
 - (i) transportatorul aerian nu își are sediul principal de activitate într-un stat membru al ASEAN sau nu deține o licență de operare valabilă în conformitate cu dreptul respectivului aceluiași stat membru al ASEAN sau
 - (ii) controlul de reglementare efectiv al transportatorului aerian nu este exercitat sau nu este menținut de respectivul stat membru al ASEAN care i-a eliberat transportatorului aerian în cauză certificatul de transportator aerian și autoritatea competentă nu este clar identificată sau
 - (iii) transportatorul aerian nu este deținut, în mod direct sau prin participație majoritară, sau nu este controlat efectiv de respectivul stat membru al ASEAN, de resortisanți ai acestuia sau și de respectivul stat membru al ASEAN, și de resortisanți ai acestuia;

- (b) în cazul unui transportator aerian din Uniune:
- (i) transportatorul aerian nu este stabilit pe teritoriul Uniunii sau nu deține o licență de operare valabilă în conformitate cu dreptul Uniunii sau
 - (ii) controlul de reglementare efectiv al transportatorului aerian nu este exercitat sau nu este menținut de statul membru al UE care i-a eliberat transportatorului aerian în cauză certificatul de transportator aerian și autoritatea competentă nu este clar identificată sau
 - (iii) transportatorul aerian nu este deținut, în mod direct sau prin participație majoritară, sau nu este controlat efectiv de unul sau mai multe state membre, de alte state părți la Acordul privind Spațiul Economic European, de Elveția, de resortisanți ai acestor state sau de o combinație a acestora sau
- (c) transportatorul aerian nu a respectat actele cu putere de lege și normele administrative menționate la articolul 7.

2. În cazul în care are motive întemeiate să creadă că un transportator aerian al altei părți se află în oricare dintre situațiile stabilite la alineatul (1) din prezentul articol, o parte poate solicita consultări cu respectiva altă parte.

3. Aceste consultări demarează cât mai curând posibil și nu mai târziu de treizeci (30) de zile de la data primirii cererii de consultări. În cazul în care nu se ajunge la un acord satisfăcător în termen de treizeci (30) de zile sau într-un termen convenit de la data demarării acestor consultări ori în cazul în care nu se iau măsurile corective convenite, partea care a solicitat consultările are motive să ia măsura de a refuza, de a revoca, de a suspenda, de a condiționa sau de a limita autorizația de operare sau permisele tehnice ale transportatorului aerian în cauză ori să refuze, să suspende, să condiționeze sau să limiteze în alt mod operațiunile transportatorului aerian în cauză pentru a asigura respectarea dispozițiilor articolelor 4 și 7.

4. În pofida dispozițiilor alineatului (3) din prezentul articol, în cazul menționat la alineatul (1) litera (c) din prezentul articol, o parte poate lua măsuri imediate sau urgente atunci când o situație de urgență impune acest lucru sau pentru a preveni noi situații de nerespectare. Pentru a se înlătura orice îndoială, existența unei noi situații de nerespectare presupune faptul că problema nerespectării a fost deja ridicată între autoritățile competente ale părților în cauză.

5. Prin prezentul articol nu se limitează drepturile unei părți de a refuza, a revoca, a suspenda, a condiționa sau a limita autorizația de operare sau permisul

tehnic al unuia sau mai multor transportatori aerieni ai altei părți sau de a refuza, a suspenda, a condiționa sau a limita în alt mod operațiunile unuia sau mai multor transportatori aerieni ai altei părți în conformitate cu dispozițiile articolului 8, 15, 16 sau 25.

ARTICOLUL 6

Liberalizarea cerințelor în materie de proprietate și control

Părțile recunosc avantajele potențiale ale liberalizării progresive a cerințelor în materie de proprietate și control aplicabile transportatorilor lor aerieni respectivi. Părțile pot să exploreze, la momentul potrivit, în cadrul comitetului mixt, menționat la articolul 23, liberalizarea reciprocă a cerințelor în materie de proprietate și control aplicabile transportatorilor aerieni. Comitetul mixt poate apoi să propună amendamente la prezentul acord în conformitate cu articolul 23 alineatul (4) litera (f) și cu articolul 28.

ARTICOLUL 7

Respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative

1. Când intră pe teritoriul altei părți, se află pe teritoriul respectiv sau îl părăsesc, transportatorii aerieni ai unei părți trebuie să respecte actele cu putere de lege și normele administrative privind intrarea pe teritoriul respectiv, operarea în cadrul acestuia sau ieșirea de pe acesta a aeronavelor implicate în transportul aerian internațional.

2. Când intră pe teritoriul altei părți, se află pe teritoriul respectiv sau îl părăsesc, pasagerii, echipajele, bagajele, mărfurile și/sau poșta transportatorilor aerieni ai unei părți și oricine acționează în numele lor trebuie să respecte actele cu putere de lege și normele administrative privind intrarea pe teritoriul respectiv, operarea în cadrul acestuia sau ieșirea de pe acesta a pasagerilor, a echipajelor, a bagajelor, a mărfurilor și/sau a poștei din aeronavă (inclusiv reglementările referitoare la formalitățile de intrare, verificare, imigrare, pașapoarte, vamă și carantină sau, în cazul poștei, regulamentele poștale).

3. Fiecare parte permite, pe teritoriul său, transportatorilor aerieni ai altei părți să ia măsuri pentru a se asigura că sunt transportate numai persoanele care dețin documentele de călătorie necesare pentru intrarea sau tranzitul pe teritoriul respectivei alte părți.

ARTICOLUL 8

Concurența loială

1. Părțile convin că este obiectivul lor comun să aibă un mediu echitabil și concurențial în care transportatorii lor aerieni să se bucure de oportunități echitabile și egale de a concura în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport aerian.

2. În vederea atingerii obiectivului menționat la alineatul (1) din prezentul articol, părțile:

- (a) adoptă sau mențin o legislație a concurenței;
- (b) instituie sau mențin o autoritate de concurență care funcționează independent, are toate competențele și resursele necesare și asigură efectiv respectarea legislației concurenței a părții respective. Deciziile autorității de concurență fac obiectul unei căi de atac și al unei revizuirii de către o instanță a părții respective;
- (c) elimină, în cadrul propriilor jurisdicții, toate formele de discriminare sau de practici neloiale care ar putea avea efecte negative asupra oportunității echitabile și egale a transportatorilor aerieni ai altei părți de a concura în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport aerian. Pentru a se înlătura orice îndoială, nimic din formularea alineatului (2) litera (c) din prezentul articol nu include comportamentul descris la articolul 2 alineatul (1) litera (g) și
- (d) nu acordă sau nu continuă să acorde subvenții niciunui transportator aerian dacă respectivele subvenții ar putea avea efecte negative asupra oportunității echitabile și egale a transportatorilor aerieni ai altei părți de a concura în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport aerian.

3. În pofida dispozițiilor alineatului (2) litera (d) din prezentul articol, se pot acorda următoarele:

- (a) sprijin pentru transportatorii aerieni insolvabili sau aflați în dificultate, cu condiția ca:
 - (i) acest sprijin să fie condiționat de un plan de restructurare credibil, bazat pe ipoteze realiste în vederea asigurării revenirii, într-un termen rezonabil, la o viabilitate de durată a transportatorului aerian aflat în dificultate și

- (ii) transportatorul aerian vizat, precum și investitorii sau acționarii săi, să contribuie ei înșiși semnificativ la costurile restructurării;
- (b) sprijin temporar sub formă de lichiditate acordat unui transportator aerian aflat în dificultate, sub formă de împrumuturi sau garanții pentru împrumuturi limitate la suma strict necesară pentru menținerea activității transportatorului aerian vizat pe perioada necesară pentru elaborarea unui plan de restructurare sau de lichidare;
- (c) cu condiția ca acestea să fie limitate la sumele minime necesare pentru atingerea obiectivului lor și ca efectele furnizării de servicii de transport aerian între părți să fie menținute la minimum:
- (i) subvenții destinate reparării pagubelor provocate de dezastre naturale sau de evenimente excepționale;
 - (ii) subvenții pentru remedierea unei perturbări grave a economiei uneia dintre părți;
 - (iii) subvenții pentru transportatorii aerieni cărora li s-a încredințat îndeplinirea unor obligații clar definite de serviciu public, necesare pentru a se răspunde nevoilor de transport esențiale ale populației, care nu pot fi satisfăcute numai de forțele pieței, cu condiția ca aceste subvenții să fie limitate la o remunerare rezonabilă pentru furnizarea serviciilor aeriene vizate și
 - (iv) subvenții disponibile pentru toți transportatorii și care nu sunt limitate, de drept sau de fapt, la anumiți transportatori aerieni.

4. Părțile se asigură că fiecare dintre transportatorii lor aerieni care furnizează servicii de transport aerian în temeiul prezentului acord publică sau elaborează în alt mod și transmit la cerere un raport financiar anual și o situație financiară aferentă, auditate independent și conforme cu standarde recunoscute la nivel internațional în materie de contabilitate și de publicare a informațiilor financiare ale societăților comerciale, cum ar fi Standardele internaționale de raportare financiară. În orice caz, subvențiile se identifică separat în raportul financiar.

5. Referitor în mod special la transportul aerian, fiecare parte se asigură că tranzacțiile semnificative dintre transportatorii săi aerieni și furnizorii de bunuri și servicii care sunt (indiferent de formă) întreprinderi deținute de statul părții respective se bazează pe condiții comerciale echivalente cu cele care prevalează în tranzacțiile desfășurate în condiții obiective.

6. La cererea altei părți, fiecare parte furnizează părții respective, în termen de treizeci (30) de zile sau într-un termen convenit, informații relevante care pot fi solicitate în mod rezonabil pentru a se asigura respectarea dispozițiilor prezentului articol. Astfel de informații pot include informații suplimentare referitoare la subvenții și la elementele menționate la alineatele (4) și (5) din prezentul articol. La cerere, astfel de informații se tratează în mod confidențial de către partea care le primește.

7. Dacă una sau mai multe părți (denumite în continuare, colectiv, „partea solicitantă” în sensul prezentului articol) consideră că asupra oportunităților echitabile și egale de a concura ale transportatorilor lor aerieni există efecte negative produse de:

- (a) discriminare sau practici neloiale interzise în temeiul alineatului (2) litera (c) din prezentul articol;
- (b) o subvenție interzisă în temeiul alineatului (2) litera (d) din prezentul articol, alta decât cele enumerate la alineatul (3) din prezentul articol sau
- (c) nefurnizarea informațiilor solicitate în temeiul alineatului (6) din prezentul articol,

partea solicitantă poate acționa în conformitate cu alineatele (8)-(10) din prezentul articol.

8. Partea solicitantă înaintează părții sau părților în cauză (denumite în continuare, colectiv, „partea solicitată” în sensul prezentului articol) o cerere scrisă de consultări. Consultările demarează în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii solicitării, cu excepția cazului în care părțile în chestiune convin altfel.

9. Dacă partea solicitantă și partea solicitată nu reușesc să ajungă la un acord în chestiunea respectivă în termen de șizeci (60) de zile de la data primirii cererii de consultări, partea solicitantă poate lua măsuri împotriva totalității sau a unei părți a transportatorilor aerieni ai părții solicitate care s-au angajat în comportamentul contestat sau au obținut avantaje ca urmare a discriminării, practicilor neloiale sau subvențiilor în cauză.

10. Măsurile luate în temeiul alineatului (9) din prezentul articol trebuie să fie adecvate, proporționale și, din punctul de vedere al sferei de aplicare și al duratei, limitate la ceea ce este strict necesar în vederea atenuării prejudiciului cauzat transportatorilor aerieni ai părții solicitante și a eliminării foloaselor necuvenite obținute de transportatorii aerieni ai părții solicitate.

11. În cazul în care procedura de soluționare a litigiilor prevăzută la articolul 25 este aplicată aspectelor legate de prezentul articol:

- (a) în pofida dispozițiilor articolului 25 alineatele (2) și (3), litigiul poate fi imediat deferit unei persoane sau unui organism în vederea unei decizii ori supus arbitrajului și
- (b) termenele indicate la articolul 25 alineatele (10), (11) și (12) se reduc la jumătate.

12. Nicio dispoziție din prezentul acord nu afectează, nu limitează și nici nu periclitează în vreun mod autoritatea sau competențele autorităților de concurență ale părților ori ale instanțelor care reexaminează deciziile autorităților respective. Acțiunile derulate de către o parte solicitantă în temeiul alineatului (9) din prezentul articol nu aduc atingere acțiunilor și măsurilor posibile luate de autoritățile și instanțele menționate, inclusiv de cele ale părții solicitante. Acțiunile și măsurile autorităților de concurență ale părților și cele ale instanțelor care reexaminează deciziile respectivelor autorități sunt excluse din mecanismul de soluționare a litigiilor prevăzut la articolul 25.

ARTICOLUL 9

Desfășurarea activității

1. Părțile convin că obstacolele întâmpinate de transportatorii aerieni în calea desfășurării activităților lor ar constitui o piedică pentru obținerea avantajelor care decurg din prezentul acord. Părțile convin să coopereze pentru eliminarea unor astfel de obstacole în cazul în care astfel de obstacole pot să împiedice operațiunile comerciale, să denatureze concurența sau să afecteze oportunitățile egale de a concura.

2. Comitetul mixt monitorizează progresele înregistrate în ceea ce privește abordarea eficace a obstacolelor întâmpinate de transportatorii aerieni ai părților în calea desfășurării activității.

ARTICOLUL 10

Operațiunile comerciale

1. Părțile își acordă reciproc drepturile prevăzute la alineatele (2)-(17) din prezentul articol. Transportatorii aerieni ai părților nu sunt obligați să recurgă la un partener local în sensul prezentului articol.

Reprezentanți ai transportatorilor aerieni

2. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați să înființeze în mod liber birouri și unități pe teritoriul altei părți, după cum este necesar, pentru a furniza servicii în temeiul prezentului acord, în măsura posibilului și fără discriminare.

3. Fără a aduce atingere normelor în materie de siguranță și securitate, unităților de acest fel li se pot aplica, în cazul în care se află în incinta unui aeroport, restricții din motive de disponibilitate a spațiului.

4. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați, în conformitate cu actele cu putere de lege și cu normele administrative ale altei părți referitoare la intrare, la ședere și la ocuparea forței de muncă, să aducă și să mențină pe teritoriul respectivei alte părți personal de conducere, de vânzare, tehnic și operațional și orice alt personal specializat necesar în sprijinul furnizării de servicii de transport aerian. Părțile prelucrează rapid acordarea permiselor de muncă, atunci când ele sunt necesare, pentru personalul angajat în birouri, astfel cum este menționat la prezentul alineat, inclusiv pentru personalul care efectuează anumite sarcini temporare, sub rezerva actelor cu putere de lege și a normelor administrative în vigoare.

Handling la sol

5. (a) Fără a aduce atingere alineatului (5) litera (b) din prezentul articol, transportatorii aerieni ai

fiecărei părți sunt autorizați, în ceea ce privește serviciile de handling la sol de pe teritoriul altei părți:

(i) să își asigure propriile servicii de handling la sol (handling propriu) sau

(ii) să aleagă dintre furnizorii concurenți, în cazul în care astfel de furnizori prestează servicii de handling la sol integral sau parțial, în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative ale părții în cauză.

(b) Alineatul (5) litera (a) din prezentul articol se aplică sub rezerva unor considerente de siguranță, de securitate și de constrângeri fizice sau operaționale. În cazul în care astfel de considerente limitează, împiedică sau înlătură handlingul propriu și în cazul în care nu există o concurență efectivă între furnizorii de servicii de handling la sol, partea relevantă se asigură că toate aceste servicii sunt puse la dispoziția tuturor transportatorilor aerieni în condiții egale și adecvate și că prețurile serviciilor respective se stabilesc pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.

Alocarea sloturilor orare pe aeroporturi

6. Fiecare parte se asigură că reglementările, orientările și procedurile sale de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile de pe teritoriul său se aplică în mod transparent, eficace și nediscriminatoriu și în timp util.

Planuri operaționale, programe și orare

7. O parte poate să solicite ca notificarea planurilor operaționale, a programelor și a orarelor pentru serviciile aeriene operate în temeiul prezentului acord să fie transmisă autorităților sale competente, numai în scopuri informative. Dacă una dintre părți solicită o astfel de notificare, partea respectivă trebuie să reducă la minimum sarcina administrativă asociată cerințelor și procedurilor sale de notificare care revine intermediarilor de transport aerian și transportatorilor aerieni ai altei părți.

Vânzări, cheltuieli locale și transfer de fonduri

8. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați să desfășoare activități de vânzare de servicii de transport aerian și servicii conexe, atât proprii, cât și ale oricărui alt transportator aerian, pe teritoriul altei părți. Un transportator aerian este liber să aleagă să facă acest lucru direct și/sau prin intermediul agenților săi de vânzări, al altor intermediari desemnați de transportatorul aerian sau prin intermediul internetului sau al oricărui alt canal disponibil. Se autorizează ca astfel de servicii de transport și servicii conexe să fie vândute și cumpărate în moneda teritoriului pe care are loc vânzare sau cumpărarea sau în monede liber convertibile.

9. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați să își achite cheltuielile locale, inclusiv combustibilul cumpărat pe teritoriul altei părți, în moneda locală sau, la latitudinea lor, în valute liber convertibile la cursul de schimb al pieței.

10. (a) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați, la cerere, să își convertească

veniturile obținute pe plan local în valute liber convertibile și să transfere astfel de venituri, oricând și oricum, de pe teritoriul altei părți către țara aleasă de ei. Conversia și transferul sunt autorizate prompt fără restricții sau impozite, la cursul de schimb al pieței aplicabil tranzacțiilor și transferurilor curente la data la care un transportator aerian efectuează cererea inițială de transfer și nu pot fi supuse niciunei taxe, cu excepția celor percepute în mod normal de bănci pentru efectuarea respectivelor operațiuni de conversie și transfer.

(b) În cazul în care, în circumstanțe excepționale, circulația capitalurilor și plățile, inclusiv transferurile, cauzează sau amenință să cauzeze dificultăți grave pentru funcționarea economiei unei părți, partea respectivă poate lua măsuri care restricționează drepturile stabilite la

alineatul (10) litera (a) din prezentul articol, cu condiția ca respectivele măsuri să fie temporare și strict necesare pentru abordarea unor astfel de dificultăți. Astfel de măsuri nu constituie un mijloc de discriminare arbitrară sau nejustificată a transportatorilor aerieni ai celorlalte părți față de transportatorii oricărei alte țări.

Aranjamente de cooperare comercială

11. În cadrul operării sau furnizării de servicii de transport aerian în temeiul prezentului acord, transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați să încheie aranjamente de cooperare comercială, precum aranjamente de rezervare de capacitate sau de partajare de coduri, cu:

- (a) unul sau mai mulți transportatori aerieni ai părților;
- (b) unul sau mai mulți transportatori aerieni ai unei țări terțe și
- (c) orice furnizor de servicii de transport de suprafață (terestru sau maritim) al oricărei țări,

cu condiția ca (i) transportatorul aerian efectiv să dețină drepturile de trafic corespunzătoare, (ii) transportatorul comercial să dețină drepturile de rută corespunzătoare și (iii) aranjamentele să îndeplinească cerințele aplicabile în mod normal aranjamentelor de acest tip.

12. În cadrul operării sau furnizării de servicii de transport aerian în temeiul prezentului acord, sub rezerva articolului A, transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați să încheie aranjamente de cooperare comercială, precum aranjamente de rezervare de capacitate sau de partajare de coduri, cu un transportator aerian care operează un segment intern, cu condiția ca:

- (a) segmentul intern să facă parte dintr-o călătorie internațională și
- (b) aranjamentele să îndeplinească cerințele aplicabile în mod normal aranjamentelor de acest tip.

În scopul prezentului alineat, un segment intern înseamnă, atunci când transportatorul aerian efectiv al segmentului intern este un transportator din Uniune, o rută de pe teritoriul unui stat membru al UE și, atunci când transportatorul aerian efectiv al segmentului intern este un transportator dintr-un stat membru al ASEAN, o rută de pe teritoriul respectivului stat membru al ASEAN.

13. În ceea ce privește vânzarea de transport aerian de pasageri care implică aranjamente de cooperare comercială, cumpărătorul trebuie informat la punctul de vânzare sau, în orice caz, la înregistrare sau înainte de îmbarcare atunci când nu este necesară înregistrarea pentru un zbor de legătură, cu privire la furnizorii de servicii de transport care operează fiecare sector al serviciului în cauză.

Servicii intermodale

14. În ceea ce privește transportul de pasageri, furnizorii de servicii de transport de suprafață nu intră sub incidența actelor cu putere de lege și a normelor administrative aplicabile transportului aerian prin simplul fapt că serviciile de transport de suprafață sunt oferite de un transportator aerian în nume propriu.

15. În pofida oricăror alte dispoziții din prezentul acord, transportatorii aerieni și furnizorii indirecti de servicii de transport de marfă ai fiecărei părți sunt autorizați, fără restricție, să utilizeze, în legătură cu transportul aerian internațional, orice tip de transport de suprafață pentru mărfurile având ca destinație sau provenind din orice punct situat pe teritoriul părților sau în țări terțe, inclusiv transportul către sau dinspre orice aeroport care dispune de structuri vamale, și au dreptul (când este cazul) să transporte mărfuri sub sigiliu vamal în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative aplicabile. Astfel de mărfuri, indiferent dacă sunt transportate pe căi de suprafață sau pe calea aerului, trebuie să aibă acces la infrastructura și serviciile vamale aeroportuare. Un transportator aerian poate alege să își efectueze propriul transport de suprafață sau să îl încredințeze, prin intermediul unor aranjamente altor furnizori de servicii de transport de suprafață, inclusiv altor transportatori aerieni și furnizori indirecti de servicii de transport aerian de mărfuri. Aceste servicii de transport intermodal de marfă pot fi oferite la un tarif unic care să acopere și transportul aerian și cel de suprafață, cu condiția ca expeditorii să nu fie induși în eroare în privința naturii și a modalităților acestor transporturi.

Închirierea

16. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați să furnizeze servicii de transport aerian în temeiul prezentului acord prin:

- (a) utilizarea aeronavei închiriate fără echipaj de la orice locator;
- (b) utilizarea aeronavei închiriate cu echipaj de la alți transportatori aerieni ai aceleiași părți ca aceea a transportatorului aerian locatar sau
- (c) utilizarea aeronavei închiriate cu echipaj de la transportatori aerieni dintr-o altă țară decât cea a transportatorului aerian locatar, cu condiția ca închirierea să fie justificată de nevoi excepționale, de necesitatea unei capacități sezoniere sau de dificultăți operaționale ale locatarului, precum și ca închirierea să nu depășească durata

strict necesară pentru a se răspunde nevoilor respective sau a se depăși dificultățile menționate.

17. Părțile vizate pot solicita aprobarea de către autoritățile competente a aranjamentelor de închiriere în scopul verificării conformității cu condițiile prevăzute la prezentul alineat și cu cerințele aplicabile în materie de siguranță și securitate. Cu toate acestea, atunci când impun o astfel de aprobare, fiecare parte depune toate eforturile pentru a accelera procedurile de aprobare și a reduce la minimum sarcina administrativă pentru transportatorii aerieni vizați. Pentru a se înlătura orice îndoială, dispozițiile prezentului alineat nu aduc atingere actelor cu putere de lege și normelor administrative ale unei părți în ceea ce privește închirierea aeronavei de către transportatorii aerieni ai părții respective.

ARTICOLUL 11

Taxele vamale și alte impuneri

1. La sosirea pe teritoriul altei părți, aeronavele utilizate în transportul aerian internațional de către transportatorii aerieni ai unei părți, echipamentele lor obișnuite, combustibilul, lubrifianții, consumabilele de natură tehnică, echipamentul de la sol, piesele de schimb (inclusiv motoarele), proviziile de bord (inclusiv alimente, băuturi și alcool, tutun și alte produse destinate comercializării sau consumării de către pasageri în cantități limitate în timpul zborului) și alte articole utilizate sau destinate să fie utilizate doar în legătură cu operarea sau cu întreținerea aeronavelor care efectuează transport aerian internațional sunt scutite, pe bază de reciprocitate, în măsura maximă permisă de actele cu putere de lege și normele administrative respective ale părților și cu condiția ca echipamentele și proviziile respective să rămână la bordul aeronavelor, de toate restricțiile la import, taxele pe proprietate și impozitele pe capital, taxele vamale, accizele, taxele de inspecție, taxe pe valoarea adăugată și de alte impozite indirecte și impuneri și taxe similare care:

- (a) sunt impuse de autoritățile competente ale celeilalte părți și
- (b) nu se bazează pe costul serviciilor furnizate.

Pentru a se înlătura orice îndoială, aeronavele și alte bunuri menționate în prezentul alineat sunt considerate bunuri mobile și nicio dispoziție a prezentului articol nu afectează valabilitatea și aplicarea articolului 24 din Convenția de la Chicago.

2. De asemenea, în măsura maximă permisă de actele cu putere de lege și normele administrative interne ale părților și pe bază de reciprocitate, sunt scutite de la plata taxelor, impozitelor, redevențelor și tarifelor menționate la alineatul (1) din prezentul articol, cu excepția tarifelor calculate pe baza costului serviciului prestat, următoarele:

- (a) proviziile de bord introduse sau furnizate pe teritoriul altei părți și luate la bord, în limite rezonabile, pentru a fi folosite la bordul aeronavelor care pleacă ale unui transportator aerian aparținând unei părți, utilizate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste provizii urmează să fie folosite pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat;
- (b) echipamentele de la sol și piesele de schimb (inclusiv motoarele) importate pe teritoriul altei părți în vederea lucrărilor de service, de întreținere sau de reparare a aeronavelor unui transportator aerian al unei părți, utilizate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când astfel de echipamente și piese de schimb urmează să fie utilizate pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat;
- (c) combustibilul, lubrifianții și consumabilele tehnice importate sau obținute pe teritoriul altei părți pentru a fi utilizate într-o aeronavă a unui transportator aerian al unei părți care efectuează transport aerian internațional, chiar și atunci când aceste articole urmează să fie utilizate pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat și
- (d) imprimarele, astfel cum sunt prevăzute în legislația vamală a altei părți, introduse sau furnizate pe teritoriul respectivei alte părți și luate la bord pentru a fi folosite pe aeronavele care pleacă ale unui transportator aerian al unei părți, utilizate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când astfel de imprimare urmează să fie folosite pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat.

3. În ceea ce privește scutirile prevăzute la prezentul articol, părțile acordă transportatorilor aerieni ai altei părți un tratament nu mai puțin favorabil decât cel mai favorabil dintre tratamentul pe care îl acordă propriilor transportatori aerieni și tratamentul pe care îl acordă transportatorilor oricărei țări terțe.

4. Nicio dispoziție din prezentul acord nu împiedică o parte să aplice impozite, taxe vamale, alte taxe sau impuneri pe combustibilul furnizat pe teritoriul său, în mod nediscriminatoriu, în vederea utilizării de către aeronavele unui transportator aerian al altei părți care operează între două puncte de pe teritoriul său.

5. Echipamentele de bord obișnuite, precum și materialele, consumabilele și piesele de schimb menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol, păstrate în mod normal la bordul aeronavelor exploatate de un transportator aerian al unei părți, pot fi descărcate pe teritoriul altei părți numai cu aprobarea autorităților vamale ale respectivei alte părți, putându-se impune să fie ținute sub supravegherea sau controlul autorităților menționate până în momentul în care sunt reexportate sau cedate în alt mod în conformitate cu reglementările vamale.

6. Scutirile prevăzute la prezentul articol se acordă și în cazul în care transportatorii aerieni ai unei părți au încheiat un contract cu un alt transportator aerian care beneficiază, la rândul său, de astfel de scutiri acordate de altă parte, pentru împrumutul sau transferul pe teritoriul respectivei alte părți al articolelor precizate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol.

7. Nicio dispoziție din prezentul acord nu interzice unei părți să aplice impozite, taxe vamale, alte taxe sau impuneri pe vânzarea de bunuri către pasageri, altele decât bunurile destinate consumului la bordul aeronavelor, pe un sector al serviciului aerian între două puncte situate pe teritoriul său unde este permisă îmbarcarea sau debarcarea.

8. Bagajele și mărfurile aflate în tranzit direct pe teritoriul unei părți sunt scutite de impozite, taxe vamale, impuneri și alte taxe similare care nu se bazează pe costul serviciului furnizat.

9. Se poate impune ca echipamentele și consumabilele menționate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol să fie plasate sub supravegherea sau controlul autorităților competente.

10. Dispozițiile acordurilor în vigoare dintre statele membre ale ASEAN și statele membre ale UE privind evitarea dublei impozitări a venitului și a capitalului rămân neafectate de prezentul acord.

ARTICOLUL 12

Taxe de utilizare

1. Fiecare parte se asigură că eventualele taxe de utilizare impuse transportatorilor aerieni ai altei părți de către autoritățile sau organismele sale competente în materie de taxe pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană și de control al traficului aerian sunt corelate cu costurile și nediscriminatorii și sunt însoțite de condiții nu mai puțin favorabile decât cele mai favorabile condiții acordate oricărui alt transportator aerian, în condiții similare, la data aplicării taxelor.

2. Cu excepția taxelor percepute pentru serviciile descrise la articolul 10 alineatul (5), fiecare parte se asigură că eventualele taxe de utilizare impuse transportatorilor aerieni ai altei părți de către autoritățile sau organismele sale competente în materie de taxe pentru utilizarea infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare și de securitate aeronautică conexe nu sunt discriminatorii în mod injust și sunt repartizate echitabil între diferitele categorii de utilizatori. Aceste taxe nu depășesc costul integral pe care autoritățile sau organismele competente în materie de taxe îl suportă pentru furnizarea infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare și de securitate aeronautică corespunzătoare în cadrul aeroportului sau aeroporturilor respective în care se aplică un sistem comun de tarifare. Aceste taxe pot să includă însă o rentabilitate rezonabilă a activelor după amortizare. Infrastructurile și serviciile

pentru care se impun taxe de utilizare trebuie să fie furnizate pe o bază eficientă și economică. În orice situație, aceste taxe se aplică transportatorilor aerieni ai alte părți în condiții nu mai puțin favorabile decât cele mai favorabile condiții acordate oricărui alt transportator aerian, în condiții similare, la data aplicării taxelor.

3. Fiecare parte impune autorităților sau organismelor sale competente în materie de taxe să se consulte cu transportatorii aerieni care utilizează serviciile și infrastructurile și să desfășoare cu acești schimburi de informații necesare pentru a permite o evaluare precisă a caracterului rezonabil al taxelor în conformitate cu principiile stabilite la alineatele (1) și (2) din prezentul articol. Fiecare parte se asigură că autoritățile sau organismele sale competente în materie de taxe informează transportatorii aerieni cu un preaviz rezonabil cu privire la orice propunere de modificare a taxelor de utilizare pentru a le permite să își exprime opiniile și să facă observații înainte de efectuarea oricăror modificări.

ARTICOLUL 13

Tarifele

1. Părțile permit stabilirea liberă a tarifelor de către transportatorii aerieni ai părților.

2. Orice parte poate solicita, în mod nediscriminatoriu, transportatorilor aerieni ai oricăreia dintre părți să notifice, în mod simplificat și în scop informativ, autorităților sale competente tarifele oferite pentru serviciile care au ca punct de plecare teritoriul său. O astfel de notificare din partea transportatorilor aerieni se poate solicita cel mai devreme atunci când se face oferta inițială privind un tarif.

ARTICOLUL 14

Statisticile

1. Fiecare parte furnizează celorlalte părți statisticile disponibile referitoare la transportul aerian desfășurat în temeiul prezentului acord, după cum ar putea fi necesare în mod rezonabil, sub rezerva actelor cu putere de lege și a normelor administrative respective ale părților și în mod nediscriminatoriu.

2. Părțile convin să coopereze în vederea facilitării schimbului de informații statistice în scopul monitorizării evoluțiilor din cadrul transportului aerian desfășurat în temeiul prezentului acord.

ARTICOLUL 15

Siguranța aviației

1. Părțile reafirmă importanța unei cooperări strânse în domeniul siguranței aviației. În acest context, părțile convin să coopereze într-o mai mare măsură, când este oportun, în special prin facilitarea schimbului de informații privind siguranța, posibila participare la activitățile de supraveghere desfășurate de celelalte părți sau derularea de activități de supraveghere comune, precum și dezvoltarea de proiecte și inițiative comune, inclusiv cu țări care nu sunt părți la prezentul acord.

2. Certificatele de navigabilitate, certificatele de competență și licențele eliberate sau validate de o parte și aflate încă în vigoare sunt recunoscute ca fiind valide de către altă parte și autoritățile competente ale acesteia în scopul operării de servicii aeriene în temeiul prezentului acord, cu condiția ca aceste certificate sau licențe să fi fost eliberate sau validate cel puțin în temeiul standardelor internaționale relevante prevăzute în Convenția de la Chicago și în conformitate cu acestea.

3. Fiecare parte poate solicita în orice moment consultări cu privire la standardele de siguranță menținute și administrate de altă parte în domenii legate de infrastructurile aeronautice, echipajele de zbor, aeronave și operarea aeronavelor. Aceste consultări au loc în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii cererii.

4. Dacă, în urma consultărilor menționate la alineatul (3) din prezentul articol, partea solicitantă constată că altă parte nu menține și nu administrează cu eficacitate, în domeniile menționate la alineatul (3) din prezentul articol, standarde de siguranță cel puțin egale cu standardele minime stabilite în temeiul Convenției de la Chicago, respectivei alte părți i se notifică acele constatări și măsurile considerate necesare pentru îndeplinirea acestor standarde minime. În cazul în care acea altă parte nu ia măsurile corective adecvate în termen de cincisprezece (15) zile de la data primirii unei astfel de notificări sau într-un termen convenit, partea solicitantă menționată la alineatul (3) din prezentul articol are motive să refuze, să revoce, să suspende, să condiționeze sau să limiteze autorizațiile de operare sau permisele tehnice ale unui transportator aerian care este supravegheat din punctul de vedere al siguranței de către acea altă parte ori să refuze, să revoce, să suspende, să condiționeze sau să limiteze în alt mod operațiunile unui transportator aerian care este supravegheat din punctul de vedere al siguranței de către acea altă parte.

5. Orice aeronavă operată de un transportator aerian al unei părți sau în numele acestuia poate, atunci când se află pe teritoriul altei părți, face obiectul unei inspecții la platformă efectuate de autoritățile competente ale respectivei alte părți pentru a verifica validitatea documentelor relevante privind aeronava și membrii echipajului

său și starea în care se prezintă aeronava și echipamentele acesteia, cu condiția ca această examinare să nu provoace întârzieri nerezonabile în operarea aeronavei.

6. Dacă, după ce a efectuat o inspecție la platformă, o parte constată că o aeronavă sau operarea unei aeronave nu respectă standardele minime în vigoare, în conformitate cu Convenția de la Chicago, sau constată lipsa unei întrețineri și a unei administrări eficiente a standardelor de siguranță în vigoare în conformitate cu Convenția de la Chicago, sau dacă i se refuză accesul la rampă în vederea efectuării inspecției, acea parte notifică autoritățile aeronautice ale acelei alte părți care sunt responsabile cu supravegherea siguranței transportatorului aerian care operează aeronava cu privire la respectivele constatări și la pașii pe care îi consideră necesari pentru punerea în conformitate cu standardele minime respective. În cazul în care nu se iau măsurile corective adecvate în termen de cincisprezece (15) zile de la data primirii unei astfel de notificări sau într-un termen convenit, prima parte are motive să refuze, să revoce, să suspende, să condiționeze sau să limiteze autorizațiile de operare sau permisele tehnice ale transportatorului aerian care operează aeronava ori să refuze, să revoce, să suspende, să condiționeze sau să limiteze în alt mod operațiunile transportatorului aerian care operează aeronava.

7. Fiecare parte are dreptul de a lua măsuri imediate, inclusiv dreptul de a revoca, a suspenda sau a limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice ale unui transportator aerian al altei părți ori de a suspenda sau a limita în alt mod operațiunile unui transportator aerian al altei părți, dacă ajunge la concluzia că o astfel de măsură este necesară având în vedere o amenințare imediată la adresa siguranței aviației. Partea care ia astfel de măsuri informează imediat respectiva altă parte și prezintă motivele care stau la baza măsurilor luate.

8. Orice măsură adoptată de una dintre părți în conformitate cu alineatele (4), (6) sau (7) din prezentul articol încetează să se aplice de îndată ce motivul pentru care a fost adoptată încetează să mai existe.

ARTICOLUL 16

Securitatea aeronautică

1. Părțile își reafirmă obligațiile reciproce privind asigurarea securității aviației civile față de actele de intervenție ilegală și, în special, obligațiile care le revin în temeiul Convenției de la Chicago, al Convenției privind infracțiunile și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, al Convenției pentru combaterea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, al Convenției pentru combaterea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971, al Protocolului cu privire la reprimarea actelor ilicite de violență în aeroporturile destinate aviației civile internaționale, semnat la Montreal la 24 februarie 1988, și al Convenției privind marcarea explozibililor plastici în scopul detectării, semnată la Montreal la 1 martie 1991, în măsura în care sunt părți la aceste convenții, precum și în temeiul altor convenții și protocoale referitoare la securitatea aviației civile la care sunt părți.

2. Părțile își acordă reciproc, la cerere, asistența necesară pentru a face față oricărei amenințări la adresa securității aviației civile, inclusiv pentru a împiedica actele de capturare ilicită a aeronavelor civile și alte acte ilicite îndreptate împotriva siguranței acestor aeronave, a pasagerilor și a echipajului, a aeroporturilor și a infrastructurilor de navigație aeriană, precum și oricărei alte amenințări la adresa securității aviației civile.

3. În relațiile lor reciproce, părțile respectă standardele din domeniul securității aeronautice stabilite de OACI. Acestea solicită operatorilor aeronavelor înmatriculați pe teritoriul lor, operatorilor aeronavelor cu sediul principal de desfășurare a activităților sau rezidență permanentă pe teritoriul lor și operatorilor aeroporturilor de pe teritoriul lor să se conformeze acestor standarde din domeniul securității aeronautice.

4. Fiecare parte se asigură că, pe teritoriul său, se iau măsuri eficace pentru a se proteja aviația civilă față de actele de intervenție ilicită, printre aceste măsuri numărându-se controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor lor de mână, controlul de securitate al bagajelor de cală, controlul de securitate și măsurile de securitate aplicabile altor persoane decât pasagerii (inclusiv echipajelor) și articolelor transportate de acestea, controlul de securitate și măsurile de securitate aplicabile mărfurilor, poștei, consumabilelor de bord și consumabilelor de aeroport și controlul accesului în zonele de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat. Astfel de măsuri se adaptează pentru a se face față creșterii amenințării la adresa securității aviației civile. Fiecare parte este de acord că trebuie respectate dispozițiile privind securitatea impuse de o altă parte în legătură cu intrarea pe teritoriul său, operarea în cadrul acestuia sau ieșirea de pe acesta a aeronavei.

5. În condițiile respectării depline și reciproce a suveranității unei alte părți, o parte poate adopta măsuri de securitate pentru intrarea pe teritoriul său, precum și măsuri de urgență, pentru a răspunde unei amenințări specifice la adresa securității, care ar trebui comunicate fără întârziere părții sau părților în cauză. Fiecare parte examinează într-un spirit pozitiv orice solicitare a unei alte părți, referitoare la adoptarea unor măsuri speciale de securitate rezonabile, iar respectiva altă parte ține seama de măsurile de securitate aplicate deja de prima parte și de orice opinie pe care prima parte o poate exprima. Cu excepția cazurilor de urgență în care acest lucru nu este posibil în mod rezonabil, fiecare parte informează în prealabil partea sau părțile în cauză cu privire la orice măsură specială de securitate pe care intenționează să o introducă și care ar putea avea un impact financiar sau operațional semnificativ asupra serviciilor de transport aerian prevăzute în prezentul acord. Orice parte poate solicita o întrunire a comitetului mixt în vederea discutării unor astfel de măsuri de securitate, după cum se prevede la articolul 23.

6. Fiecare parte recunoaște însă că niciuna dintre dispozițiile prezentului articol nu limitează posibilitatea altei părți de a refuza intrarea pe teritoriul său a oricărui zbor sau a oricăror zboruri pe care le consideră o amenințare la adresa securității sale.

7. Fără a aduce atingere necesității de a lua măsuri imediate în vederea protejării securității aeronautice, părțile afirmă că o parte, atunci când are în vedere măsuri de securitate, trebuie să evalueze posibilele efecte negative asupra

transportului aerian internațional și, în afara cazului în care există o constrângere legală, trebuie să ia în considerare astfel de factori când hotărăște ce măsuri sunt necesare și adecvate pentru a răspunde preocupărilor respective în materie de securitate.

8. În cazul capturării ilicite a unei aeronave civile (sau al unei amenințări în acest sens) sau în cazul altor acte ilicite împotriva siguranței aeronavelor, a pasagerilor, a echipajelor, a aeroporturilor sau a infrastructurilor de navigație aeriană, părțile își acordă reciproc asistență prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri corespunzătoare destinate să pună capăt rapid și în condiții de siguranță incidentului sau amenințării respective.

9. Fiecare parte ia toate măsurile pe care le consideră adecvate pentru a se asigura că o aeronavă care face obiectul unei capturări ilicite sau al altor acte de intervenție ilicită pe teritoriul său este reținută la sol, cu excepția cazurilor în care se impune decolarea acesteia pentru a se proteja vieți omenești. Atunci când este posibil, astfel de măsuri se iau în urma unor consultări reciproce cu partea sau părțile în cauză.

10. În cazul în care o parte are motive întemeiate să creadă că altă parte nu a respectat dispozițiile prezentului articol, prima parte poate solicita consultări imediate cu respectiva altă parte. Astfel de consultări încep în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii unei cereri în acest sens. În cazul în care nu se ajunge la un acord satisfăcător în termen de cincisprezece (15) zile sau într-un termen convenit de la data începerii consultărilor respective, partea care a solicitat consultările are motive să ia măsura de a refuza, de a revoca, de a suspenda, de a condiționa sau de a limita autorizația de operare sau permisele tehnice ale transportatorilor aerieni ai respectivei alte părți pentru a asigura respectarea dispozițiilor prezentului articol. Când este necesar ca urmare a unei situații de urgență sau pentru a preveni alte cazuri de nerespectare a prezentului articol, prima parte poate să ia măsura temporară de a refuza, de a revoca, de a suspenda, de a condiționa sau de a limita autorizația de operare sau permisele tehnice ale transportatorilor aerieni ai respectivei alte părți pentru a asigura respectarea dispozițiilor prezentului articol.

11. Orice măsură luată în conformitate cu alineatul (10) din prezentul articol de către prima parte menționată la alineatul respectiv încetează în momentul în care cealaltă parte în cauză respectă prezentul articol.

ARTICOLUL 17

Managementul traficului aerian

1. Părțile convin să coopereze în ceea ce privește reglementarea serviciilor de navigație aeriană, inclusiv supravegherea siguranței pe care o desfășoară. Acestea convin să abordeze orice aspecte de politică referitoare la performanța managementului traficului aerian, în vederea optimizării eficienței generale a zborului, a reducerii costurilor, a minimizării impactului asupra mediului și a consolidării

siguranței și capacității fluxurilor de trafic aerian dintre sistemele existente utilizate de părți pentru managementul traficului aerian.

2. Părțile convin să își încurajeze autoritățile competente și furnizorii de servicii de navigație aeriană să coopereze cu privire la asigurarea interoperabilității dintre sistemele utilizate de părți pentru managementul traficului aerian și să analizeze posibilitățile de integrare într-o mai mare măsură a sistemelor părților, să reducă impactul aviației asupra mediului și să partajeze informații, când este cazul.

3. Părțile convin să promoveze cooperarea între furnizorii lor de servicii de navigație aeriană pentru a face schimb de date de zbor și a coordona fluxurile de trafic în vederea optimizării eficienței zborurilor, astfel încât să se îmbunătățească predictibilitatea traficului aerian, punctualitatea acestuia și continuitatea serviciilor respective.

4. Părțile convin să coopereze cu privire la programele lor de modernizare a managementului traficului aerian, inclusiv cu privire la activitățile de dezvoltare și de implementare deopotrivă, și să încurajeze participarea transversală în activități de validare și demonstrare.

ARTICOLUL 18

Mediul

1. Părțile sprijină necesitatea de a proteja mediul, promovând dezvoltarea durabilă a aviației. Părțile intenționează să coopereze pentru a identifica problemele legate de impactul aviației internaționale asupra mediului.

2. Părțile recunosc importanța de a conlucra și de a colabora cu comunitatea mondială în vederea examinării și a reducerii la minimum a efectelor aviației asupra mediului.

3. Părțile reiterează importanța combaterii schimbărilor climatice și, în acest scop, convin să coopereze în ceea ce privește abordarea emisiilor de gaze cu efect de seră (denumite în continuare „GES”) legate de aviație, atât la nivel intern, cât și la nivel internațional.

4. Părțile convin să facă schimb de informații și să poarte un dialog periodic la nivel de experți pentru a consolida cooperarea în vederea abordării impactului aviației internaționale asupra mediului, inclusiv în domenii precum cercetarea și dezvoltarea, combustibilii de aviație durabili, aspectele legate de zgomot, precum și cu privire la alte măsuri care vizează abordarea emisiilor de GES, ținând seama de drepturile și obligațiile lor multilaterale în materie de mediu.

5. Părțile recunosc necesitatea de a lua măsuri corespunzătoare pentru a preveni sau pentru a aborda în alt mod efectele transportului aerian asupra mediului, cu condiția ca respectivele măsuri să fie pe deplin compatibile cu drepturile și obligațiile care le revin în temeiul dreptului internațional.

ARTICOLUL 19

Răspunderea transportatorilor aerieni

Părțile care au ratificat Convenția de la Montreal își reafirmă obligațiile care le revin în temeiul Convenției de la Montreal. Celelalte părți se angajează să ratifice Convenția de la Montreal cât mai curând posibil și să informeze comitetul mixt în consecință.

ARTICOLUL 20

Protecția consumatorilor

Părțile convin să coopereze pentru a proteja interesele consumatorilor din sectorul transportului aerian. Obiectivul acestei cooperări constă în atingerea unui nivel înalt de protecție a consumatorilor, luându-se în considerare interesul tuturor părților interesate și diferitele caracteristici ale părților. În acest scop, părțile se consultă reciproc în cadrul comitetului mixt în chestiuni de interes pentru consumatori, inclusiv în ceea ce privește măsurile pe care le-au planificat, în vederea atingerii unei compatibilități sporite între regimurile lor respective, în măsura posibilului.

ARTICOLUL 21

Sistemele informatizate de rezervare

1. Furnizorii de SIR care își desfășoară activitatea pe teritoriul unei părți sunt autorizați să își instaleze, să întrețină și să își pună propriul SIR gratuit la dispoziția agențiilor sau a societăților de turism care au ca obiect principal de activitate distribuția de produse legate de turism pe teritoriul altei părți, cu condiția ca SIR-ul să fie conforme cu cerințele de reglementare aplicabile ale respectivei alte părți.

2. Părțile anulează orice cerință existentă care ar putea să restricționeze accesul liber al SIR-ului unei părți la piața altei părți sau să limiteze în alt mod concurența dintre vânzătorii de SIR-uri. Părțile se abțin de la adoptarea unor astfel de cerințe în viitor.

3. În ceea ce privește afișajele SIR, nicio parte nu impune și nu permite impunerea, pe teritoriul său, a unor cerințe, pentru furnizorii de SIR ai altei părți, diferite de cele impuse propriilor săi furnizori de SIR sau oricărui alt SIR care

funcționează pe piața sa. Nicio parte nu împiedică încheierea de acorduri, între furnizorii de SIR, furnizorii lor și abonații lor care facilitează afișarea de informații complete și nepărtinitoare de călătorie pentru consumatori sau îndeplinirea cerințelor de reglementare aplicabile afișajelor neutre.

4. Proprietarii și operatorii de SIR ai unei părți, sub rezerva cerințelor de reglementare relevante ale altei părți, au aceleași oportunități de a deține sau opera un SIR pe teritoriul respectivei alte părți ca și proprietarii și operatorii oricărui alt SIR care funcționează pe piața respectivei alte părți.

5. În cazul în care SIR-urile fac obiectul unui acord de liber schimb [care intră sub incidența articolului V.1 alineatul (1) din Acordul General privind Comerțul cu Servicii] semnat sau în curs de negociere între Uniune și un stat membru al ASEAN, respectivului stat membru al ASEAN nu i se aplică alineatele (1)-(4) din prezentul articol.

ARTICOLUL 22

Aspectele sociale

1. Părțile recunosc importanța luării în considerare a efectelor prezentului acord asupra pieței muncii, a ocupării forței de muncă și a condițiilor de muncă. Părțile convin să coopereze în privința aspectelor de muncă incluse în domeniul de aplicare al prezentului acord, inclusiv în ceea ce privește impactul asupra ocupării forței de muncă, a drepturilor fundamentale la locul de muncă, a condițiilor de muncă, a protecției sociale și a dialogului social.

2. Părțile recunosc dreptul fiecărei părți de a-și stabili propriul nivel de protecție a muncii pe plan intern, în modul pe care îl consideră adecvat, precum și de a-și adopta sau modifica în consecință legile și politicile relevante, în concordanță cu principiile standardelor recunoscute la nivel internațional prin convențiile internaționale la care sunt părți. Părțile se asigură că drepturile și principiile conținute în actele lor cu putere de lege și în normele lor administrative nu sunt subminate, ci sunt efectiv respectate.

3. Fiecare parte continuă să își îmbunătățească legile și politicile și depune eforturi pentru a asigura și a încuraja atingerea unor niveluri ridicate de protecție a muncii în sectorul aviației. Părțile recunosc că încălcarea principiilor și a drepturilor fundamentale la locul de muncă nu poate fi invocată sau utilizată în alt mod ca avantaj comparativ legitim și că standardele în materie de muncă nu ar trebui folosite în scopul protecționismului.

4. Părțile își reafirmă angajamentul – în conformitate cu obligațiile lor care derivă din apartenența la Organizația Internațională a Muncii (denumită în continuare „OIM”), precum și din Declarația OIM cu privire la principiile și drepturile fundamentale la locul de muncă și din documentele subsecvente acesteia, adoptate la Geneva la

18 iunie 1998 – cu privire la respectarea, la promovarea și la implementarea declarației respective.

5. Părțile promovează obiectivele incluse în Agenda OIM privind munca decentă și în Declarația OIM privind justiția socială pentru o globalizare echitabilă, adoptate la Geneva la 10 iunie 2008.

6. Fiecare parte se angajează să depună toate eforturile pentru ratificarea convențiilor fundamentale ale OIM, în măsura în care nu a făcut deja acest lucru. Părțile vor lua, de asemenea, în considerare ratificarea și punerea efectivă în aplicare a altor convenții ale OIM și standarde internaționale din domeniile muncii și social relevante pentru sectorul aviației civile, ținând seama de circumstanțele interne.

7. O parte poate solicita o întrunire a comitetului mixt pentru a aborda aspecte de muncă și a face schimb de informații relevante pe care le consideră semnificative.

ARTICOLUL 23

Comitetul mixt

1. Un comitet mixt alcătuit din reprezentanți ai părților răspunde de supravegherea gestionării prezentului acord și de asigurarea punerii în aplicare corespunzătoare a acestuia.

2. Comitetul mixt își întocmește și își adoptă propriul regulament de procedură.

3. Comitetul mixt se întrunește după cum este necesar și atunci când este necesar, însă cel puțin o dată pe an. Orice parte poate solicita, în orice moment, o întrunire a comitetului mixt. Întrunirea respectivă trebuie să aibă loc cât mai curând posibil, în termen de maximum două (2) luni de la data primirii solicitării, în afara cazului în care părțile convin altfel.

4. În scopul punerii în aplicare corespunzătoare a prezentului acord, comitetul mixt:

- (a) face schimb de informații, inclusiv cu privire la modificările aduse actelor cu putere de lege, normelor administrative și politicilor părților respective, care pot afecta serviciile aeriene, precum și de informații statistice în scopul monitorizării evoluțiilor serviciilor aeriene din cadrul prezentului acord;
- (b) formulează recomandări și ia decizii în cazurile prevăzute în mod expres de prezentul acord;

- (c) dezvoltă cooperarea, inclusiv în aspecte de reglementare;
- (d) organizează consultări în orice chestiune legată de aplicarea sau de interpretarea prezentului acord;
- (e) organizează consultări, când este cazul, în aspecte ale transportului aerian care sunt tratate în cadrul organizațiilor internaționale, al relațiilor cu țările terțe și al aranjamentelor sau acordurilor multilaterale, inclusiv oportunitatea adoptării unei poziții comune;
- (f) examinează domeniile care ar putea fi incluse ulterior în prezentul acord, inclusiv recomandarea de amendamente la prezentul acord și
- (g) decide cu privire la orice nouă versiune lingvistică autentică a prezentului acord în cazul aderării la acesta a unor noi state membre ale UE.

5. Recomandările și deciziile se adoptă prin consens între Uniune și statele membre ale acesteia, pe de o parte, și toate statele membre ale ASEAN acționând împreună, pe de altă parte. Deciziile adoptate de comitetul mixt sunt obligatorii pentru părți.

ARTICOLUL 24

Punerea în aplicare

1. Nicio dispoziție din prezentul acord nu poate fi înțeleasă în sensul că ar urmări să confere drepturi sau să impună obligații care pot fi invocate direct de resortisanții unei părți în fața instanțelor oricărei părți.

2. Părțile iau toate măsurile care se impun, generale sau specifice, pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor care decurg din prezentul acord.

3. Atunci când își exercită drepturile în temeiul prezentului acord, părțile iau măsurile adecvate și proporționale pentru atingerea obiectivelor lor respective.

4. Părțile se abțin de la orice măsură care putea ar pune în pericol atingerea obiectivelor prezentului acord.

5. Fiecare parte este responsabilă, pe propriul său teritoriu, pentru aplicarea adecvată a prezentului acord.

6. Fiecare parte, sub rezerva actelor cu putere de lege și a normelor administrative aplicabile ale părților respective, oferă altei părți toate informațiile și asistența necesare, în cazul investigațiilor privind posibile încălcări pe care cealaltă parte le efectuează în conformitate cu prezentul acord.

7. Prezentul acord nu exclude posibilitatea consultării și a dezbaterilor dintre autoritățile competente ale părților care nu fac parte din comitetul mixt, inclusiv în domeniul dezvoltării transportului aerian, al securității, al siguranței, al mediului, al politicii sociale, al managementului traficului aerian, al infrastructurii aviatice, al concurenței și al protecției consumatorilor. Părțile informează comitetul mixt cu privire la rezultatele consultărilor și dezbaterilor care pot avea impact asupra interpretării sau punerii în aplicare a prezentului acord.

8. În cazul în care, în prezentul acord, se face trimitere la cooperarea dintre părți, acestea depun eforturi pentru a găsi o bază comună pentru acțiuni comune destinate unei aprofundări ulterioare a prezentului acord și/sau îmbunătățirii funcționării sale în domeniile vizate, pe baza consimțământului reciproc.

ARTICOLUL 25

Soluționarea litigiilor și arbitrajul

1. Fără a aduce atingere articolelor 5 și 8, orice litigiu legat de aplicarea sau de interpretarea prezentului acord poate fi supus, de către una sau mai multe părți, mecanismului de soluționare a litigiilor prevăzut în prezentul articol.

2. Fără a aduce atingere eventualelor consultări desfășurate anterior între părți în temeiul prezentului acord, în cazul în care o parte dorește să recurgă la mecanismul de soluționare a litigiilor prevăzut în prezentul articol, partea respectivă își notifică intenția, în scris, părții sau părților în cauză și solicită o întrunire a comitetului mixt, pentru consultări.

3. (a) Dacă:

- (i) comitetul mixt nu a dezbătut chestiunea în termen de două (2) luni de la data primirii cererii menționate la alineatul (2) din prezentul articol sau până la data convenită de părți sau
- (ii) litigiul nu este soluționat în termen de șase (6) luni de la cererea menționată,

litigiul poate fi înaintat, cu acordul părților în cauză, unei persoane sau unui organism în vederea emiterii unei decizii.

- (b) Dacă părțile în cauză nu pot ajunge la un acord comun privind înaintarea litigiului către o persoană sau un organism în vederea emiterii unei decizii, litigiul este supus arbitrajului, la cererea oricăreia dintre părți, în conformitate cu prezentul articol.

4. În pofida dispozițiilor alineatelor (2) și (3) din prezentul articol, dacă o parte a luat măsura de a refuza, de a revoca, de a suspenda, de a condiționa sau de a limita autorizația de operare sau permisele tehnice ale unui transportator aerian al altei părți, ori de a refuza, de a revoca, de a suspenda, de a condiționa sau de a limita în alt mod operațiunile unui transportator aerian al respectivei alte părți, litigiul poate fi înaintat imediat unei persoane sau unui organism în vederea emiterii unei decizii ori poate fi supus arbitrajului. Termenele respective indicate la alineatele (10), (11) și (12) din prezentul articol se reduc la jumătate.

5. Cererea de arbitraj se adresează în scris de către una sau mai multe părți (denumite în continuare, colectiv, „partea solicitantă” în sensul prezentului articol) părții sau părților în cauză (denumite în continuare, colectiv, „partea solicitată” în sensul prezentului articol). În cererea sa, partea solicitantă prezintă aspectele care trebuie soluționate, descrie măsura în cauză și explică motivele pentru care consideră că respectiva măsură este incompatibilă cu prezentul acord.

6. Cu excepția cazului în care partea solicitantă și partea solicitată convin altfel, arbitrajul este de competența unei instanțe formate din trei arbitri și constituite după cum urmează:

- (a) în termen de douăzeci (20) de zile de la data primirii unei cereri de arbitraj, partea solicitantă și partea solicitată numesc, fiecare în parte, câte un arbitru. În termen de treizeci (30) de zile de la numirea celor doi arbitri, partea solicitantă și partea solicitată numesc, de comun acord, un al treilea arbitru, care exercită funcția de președinte al instanței;
- (b) dacă partea solicitantă sau partea solicitată nu numește un arbitru sau dacă al treilea arbitru nu este numit în conformitate cu alineatul (6) litera (a) din prezentul articol, fie partea solicitantă, fie partea solicitată poate solicita președintelui Consiliului OACI să numească arbitrul sau arbitrii necesari în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii cererii respective. Dacă președintele Consiliului OACI este resortisant al unui stat membru al ASEAN sau al unui stat membru al UE, numirea se face de către vicepreședintele consiliului respectiv cu vechimea cea mai mare care nu este resortisant nici al unui stat membru al ASEAN, nici al unui stat membru al UE.

7. Data constituirii instanței este data la care ultimul dintre cei trei (3) arbitri își acceptă numirea.

8. Procedura de arbitraj se derulează în conformitate cu regulamentul de procedură care urmează să fie adoptat de comitetul mixt în cadrul primei sale întruniri, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol și în conformitate cu articolul 23 alineatul (4) litera (b) și alineatul (5). Până la data la care comitetul mixt adoptă regulamentul de procedură, instanța își stabilește propriile norme procedurale.

9. La cererea părții solicitante sau a părții solicitate, instanța poate, în așteptarea hotărârii sale definitive, să dispună adoptarea unor măsuri intermediare de soluționare, inclusiv modificarea sau suspendarea măsurilor luate de partea solicitantă sau de partea solicitată în temeiul prezentului acord.

10. În termen de cel mult nouăzeci (90) de zile de la data constituirii sale, instanța transmite un raport intermediar părții solicitante și părții solicitate, în care expune faptele constatate, stabilește aplicabilitatea dispozițiilor relevante și justifică orice constatare și recomandare pe care o formulează. Atunci când consideră că acest termen nu poate fi respectat, președintele instanței înștiințează partea solicitantă și partea solicitată în scris în acest sens, precizând motivele întârzierii și data la care instanța intenționează să transmită raportul intermediar. Instanța nu poate în nicio circumstanță să emită raportul intermediar mai târziu de o sută douăzeci (120) de zile de la data constituirii sale.

11. În termen de paisprezece (14) zile de la data emiterii raportului intermediar, partea solicitantă sau partea solicitată poate adresa instanței o cerere scrisă de reexaminare a anumitor aspecte ale raportului intermediar. După analizarea tuturor observațiilor formulate în scris de partea solicitantă și de partea solicitată cu privire la raportul intermediar, instanța își poate modifica raportul și poate efectua orice examinare suplimentară pe care o consideră adecvată. Concluziile hotărârii definitive a instanței trebuie să cuprindă o analiză suficientă a argumentelor prezentate în etapa intermediară de reexaminare și trebuie să răspundă clar întrebărilor și observațiilor formulate de partea solicitantă sau partea solicitată.

12. Instanța transmite părții solicitante și părții solicitate hotărârea sa definitivă în termen de o sută douăzeci (120) de zile de la data constituirii sale. Atunci când consideră că termenul respectiv nu poate fi respectat, președintele instanței înștiințează în scris, în acest sens, partea solicitantă și partea solicitată, precizând motivele întârzierii și data la care instanța intenționează să pronunțe hotărârea. Instanța nu poate în nicio circumstanță să emită hotărârea sa definitivă mai târziu de o sută cincizeci (150) de zile de la data constituirii sale.

13. În plus față de circumstanțele menționate la alineatul (4) din prezentul articol, termenele respective indicate la alineatele (10), (11) și (12) din prezentul articol se reduc la jumătate:

- (a) la cererea părții solicitante sau a părții solicitate, în cazul în care instanța hotărăște, în termen de zece (10) zile de la constituirea sa, că respectivul caz este urgent sau

(b) dacă partea solicitantă și partea solicitată sunt de acord.

14. Partea solicitantă și partea solicitată pot înainta cereri de clarificare a hotărârii definitive a instanței în termen de zece (10) zile de la data pronunțării acesteia, iar orice clarificare a instanței se oferă în termen de cincisprezece (15) zile de la data primirii unei astfel de cereri.

15. În cazul în care instanța constată că a avut loc o încălcare a prezentului acord și partea identificată ca fiind partea în culpă nu respectă hotărârea definitivă a instanței sau nu ajunge la o înțelegere cu cealaltă parte în privința unei soluții reciproc satisfăcătoare în termen de patruzeci (40) de zile de la data pronunțării hotărârii definitive a instanței, cealaltă parte poate suspenda aplicarea unor avantaje comparabile care decurg din prezentul acord până când partea în culpă se conformează hotărârii definitive a instanței sau până când partea solicitantă și partea solicitată ajung la o înțelegere în privința unei soluții reciproc satisfăcătoare.

ARTICOLUL 26

Relația cu alte acorduri

1. Sub rezerva alineatelor (2) și (7) din prezentul articol, orice acord sau aranjament anterior de servicii aeriene între un stat membru al UE și un stat membru al ASEAN sau între Uniune și un stat membru al ASEAN se suspendă atât timp cât prezentul acord este în vigoare între părțile respective.

2. Fără a se aduce atingere dispozițiilor alineatului (1) din prezentul articol, dispozițiile dintr-un acord sau aranjament anterior de servicii aeriene între un stat membru al UE și un stat membru al ASEAN care privesc aspectele reglementate de articolele 3, 4, 10 și 13 continuă să se aplice ca parte a prezentului acord atunci când sunt mai favorabile pentru transportatorii aerieni vizați. Toate drepturile și avantajele de care se bucură transportatorii aerieni dintr-un stat membru al UE în conformitate cu dispozițiile respective se aplică tuturor transportatorilor aerieni din Uniune.

3. În sensul alineatului (2) din prezentul articol, orice diferență de interpretare se soluționează mai întâi prin consultare între părțile în cauză, înainte de a fi deferită comitetului mixt pentru consultări. Dacă nu este soluționat prin intermediul comitetului mixt, aspectul poate fi înaintat mecanismului de soluționare a litigiilor prevăzut la articolul 25.

4. Orice drepturi de trafic suplimentare care ar putea fi acordate unui stat membru al UE de către un stat membru al ASEAN sau invers, după data intrării în vigoare a prezentului acord, fac obiectul prezentului acord și nu creează discriminare între transportatorii aerieni din Uniune. Aceste aranjamente se notifică imediat comitetului mixt.

5. Comitetul mixt întocmește și ține la zi o listă informativă a dispozițiilor și a aranjamentelor privind drepturile de trafic menționate la alineatele (2) și (4) din prezentul articol.

6. În cazul în care devin părți la un acord multilateral sau aprobă o decizie adoptată de OACI sau de o altă organizație internațională, care tratează chestiuni reglementate prin prezentul acord, părțile se consultă în cadrul comitetului mixt, în temeiul articolului 23, pentru a stabili dacă prezentul acord ar trebui sau nu să fie revizuit pentru a lua în considerare astfel de evoluții.

7. Nicio dispoziție din prezentul acord nu afectează validitatea și aplicarea acordurilor existente și viitoare între statele membre ale UE și statele membre ale ASEAN în ceea ce privește teritoriile aflate sub respectiva lor suveranitate care nu sunt cuprinse în definiția „teritoriului” de la articolul 2.

ARTICOLUL 27

Anexa

Anexa la prezentul acord face parte integrantă din acesta. Orice amendament la anexă se efectuează în conformitate cu articolul 28.

ARTICOLUL 28

Amendamentele

Părțile pot conveni asupra oricărui amendament la prezentul acord în urma unor consultări desfășurate în conformitate cu articolul 23. Amendamentele intră în vigoare în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 33.

ARTICOLUL 29

Denunțarea

1. Prezentul acord poate fi denunțat de Uniune și de statele membre ale acesteia sau de toate statele membre ale ASEAN acționând împreună, prin notificare scrisă adresată Uniunii Europene sau Secretarului General al ASEAN, după caz. Denunțarea produce efecte după optsprezece (18) luni de la data primirii notificării de către Secretarul General al ASEAN sau de către Uniunea Europeană, după caz.

2. În eventualitatea în care un stat membru se retrage din Uniune sau din ASEAN, prezentul acord încetează să se aplice statului respectiv, în temeiul

articolului 32, începând cu data la care intră în vigoare retragerea sa din Uniune sau din ASEAN, după caz.

ARTICOLUL 30

Înregistrarea prezentului acord

Prezentul acord și orice amendamente la acesta se înregistrează la OACI de către Secretarul General al ASEAN la data intrării sale în vigoare.

ARTICOLUL 31

Aderarea unor noi state membre ale UE

1. Prezentul acord este deschis aderării statelor care au devenit state membre ale Uniunii după data semnării prezentului acord.
2. Aderarea la prezentul acord a unui stat membru al UE are loc prin depunerea unui instrument de aderare la prezentul acord pe lângă Uniunea Europeană, care notifică părțile și Secretarul General al ASEAN în legătură cu depunerea instrumentului de aderare și cu data depunerii acestuia. Aderarea produce efecte începând cu a cincisprezecea (15) zi de la data depunerii instrumentului de aderare.
3. Articolul 26 alineatele (1), (2), (3) și (7) se aplică *mutatis mutandis* acordurilor și aranjamentelor existente care sunt în vigoare în momentul aderării la prezentul acord a unui stat membru al UE.

ARTICOLUL 32

Aplicarea teritorială

Prezentul acord se aplică, pe de o parte, teritoriului Uniunii și, pe de altă parte, teritoriului statelor membre ale ASEAN, astfel cum sunt definite la articolul 2 alineatul (1) litera (z).

ARTICOLUL 33

Intrarea în vigoare

1. Prezentul acord este supus ratificării, acceptării sau aprobării în conformitate cu procedurile respective ale părților.

2. Secretarul General al ASEAN transmite Uniunii Europene o notificare scrisă prin care confirmă finalizarea procedurilor respective de ratificare, acceptare sau aprobare de către statele membre ale ASEAN. Uniunea Europeană transmite Secretarului General al ASEAN o notificare scrisă prin care confirmă finalizarea procedurilor respective de ratificare, acceptare sau aprobare de către Uniune și statele membre ale acesteia.

3. Sub rezerva articolului N, prezentul acord intră în vigoare la treizeci (30) de zile de la data primirii ultimei notificări scrise prevăzute la alineatul (2) din prezentul articol.

ARTICOLUL 34

Texte autentice

1. Prezentul acord se întocmește în două exemplare originale în limbile bulgară, cehă, croată, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, irlandeză, italiană, letonă, lituaniană, maghiară, malteză, neerlandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă și suedeză, fiecare exemplar fiind în egală măsură autentic.

2. În eventualitatea unei divergențe între versiunile lingvistice, comitetul mixt decide cu privire la limba exemplarului care va fi utilizat.

3. Unul dintre exemplarele originale ale acordului, inclusiv ale eventualelor amendamente la acesta, se depune la Secretarul General al ASEAN, care transmite prompt o copie certificată a acestuia fiecărui stat membru al ASEAN. Celălalt exemplar original al acordului, inclusiv al eventualelor amendamente la acesta, se depune la Uniunea Europeană.

DREPT CARE, subsemnații, autorizați în mod corespunzător în acest scop, semnează prezentul acord, în dublu exemplar, la [...] la [...] [...] [...].

Pentru Regatul Belgiei:	Pentru Guvernul statului Brunei Darussalam:
Pentru Republica Bulgaria:	Pentru Guvernul Regatului Cambodgia:
Pentru Republica Cehă:	Pentru Guvernul Republicii Indonezia:
Pentru Regatul Danemarcei:	Pentru Guvernul Republicii Democrațe Populare Laos:
Pentru Republica Federală Germania:	Pentru Guvernul Malaysiei:
Pentru Republica Estonia:	Pentru Guvernul Republicii Uniunii Myanmar:
Pentru Irlanda:	Pentru Guvernul Republicii Filipine:
Pentru Republica Elenă:	Pentru Guvernul Republicii Singapore:
Pentru Regatul Spaniei:	Pentru Guvernul Regatului Thailandei:
Pentru Republica Franceză:	Pentru Guvernul Republicii Socialiste Vietnam:
Pentru Republica Croația:	
Pentru Republica Italiană:	
Pentru Republica Cipru:	
Pentru Republica Letonia:	
Pentru Republica Lituania:	
Pentru Marele Ducat al Luxemburgului:	
Pentru Ungaria:	
Pentru Republica Malta:	
Pentru Regatul Țărilor de Jos:	
Pentru Republica Austria:	
Pentru Republica Polonă:	
Pentru Republica Portugheză:	
Pentru România:	
Pentru Republica Slovenia:	
Pentru Republica Slovacă:	
Pentru Republica Finlanda:	
Pentru Regatul Suediei:	
Pentru Uniunea Europeană:	

ARTICOLUL A**Tabelul rutelor**

1. În pofida dispozițiilor articolului 3 alineatele (1) și (2) și sub rezerva actelor cu putere de lege și a normelor administrative interne ale Indoneziei, pentru operarea serviciilor aeriene de pasageri și combinate între Indonezia și Uniune, punctele din Indonezia se referă la Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan și Surabaya.

2. Dacă:

- (a) un acord de servicii aeriene între statele membre ale ASEAN sau
- (b) un acord de servicii aeriene între statele membre ale ASEAN în mod colectiv și orice altă țară

permite transportatorilor să opereze servicii aeriene de pasageri și combinate către alte puncte din Indonezia decât Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan și Surabaya, punctele din Indonezia cuprind și punctele respective.

3. În sensul articolului 10 alineatul (12), în cazul Indoneziei, drepturile interne de partajare a codurilor se exercită prin punctele identificate la alineatele (1) și (2) din prezentul articol către orice alte punct din Indonezia sau viceversa.

ARTICOLUL B**Drepturile de trafic**

În pofida dispozițiilor articolului 3 alineatul (2), se aplică următoarele dispoziții:

- (a) acordarea de drepturi de trafic de libertatea a cincea în temeiul articolului 3 alineatul (3) litera (f) către un transportator aerian din Uniune în vederea furnizării de servicii de pasageri și combinate între puncte din Myanmar și puncte din cadrul ASEAN produce efecte de la 1 iulie 2024;
- (b) acordarea de drepturi de trafic de libertatea a cincea în temeiul articolului 3 alineatul (3) litera (e) către un transportator aerian din Myanmar în vederea furnizării de servicii de pasageri și combinate între puncte din Uniune produce efecte de la 1 iulie 2024;
- (c) acordarea de drepturi de trafic de libertatea a cincea în temeiul articolului 3 alineatul (3) litera (f) către un transportator aerian din Uniune în vederea furnizării de servicii de pasageri și combinate între puncte din Uniune și puncte din Vietnam către puncte din afara ASEAN este posibilă doar pe rute neoperate de un transportator aerian din Vietnam;
- (d) acordarea de drepturi de trafic de libertatea a cincea în temeiul articolului 3 alineatul (3) litera (e) către un transportator aerian din Vietnam în vederea furnizării de servicii de pasageri și combinate între puncte din Vietnam și puncte din Uniune către puncte din afara Uniunii este posibilă doar pe rute neoperate de un transportator aerian din Uniune.

ARTICOLUL C**Drepturile de escală**

1. În pofida dispozițiilor articolului 3 alineatul (6) litera (f), exercitarea propriilor drepturi de escală de către transportatori aerieni din Uniune în operațiuni de tip „coterminalizare” pe teritoriul aceluiași stat membru al ASEAN produce efecte la doi (2) ani după ce aceste drepturi au făcut obiectul unui schimb în cadrul unui acord de servicii aeriene dintre statele membre ale ASEAN. Exercitarea drepturilor de escală în operațiuni de tip „coterminalizare” pe teritoriul aceluiași stat membru al UE de către transportatori aerieni ai statelor membre ale ASEAN produce efecte la aceeași dată.

2. Până atunci, fiecare parte ia în considerare în mod favorabil cererile transportatorilor aerieni ai altei părți de a desfășura trafic de escală propriu în operațiuni de tip „coterminalizare” pe teritoriul aceluiași stat membru al ASEAN sau stat membru al UE, pe o bază bilaterală suplimentară, dacă astfel de drepturi nu sunt deja disponibile.

ARTICOLUL D

Desemnarea transportatorilor aerieni

1. În pofida dispozițiilor articolului 4 alineatul (1), Indonezia, Myanmar, Filipine și Vietnam pot menține cerința de desemnare a transportatorilor aerieni, existentă în actele cu putere de lege și normele administrative interne respective la data semnării prezentului acord.

2. În sensul alineatului (1) din prezentul articol, se consideră că publicarea de către Uniune a unei „liste a transportatorilor aerieni din UE care dețin o licență de operare activă” îndeplinește respectivele cerințe naționale de desemnare pentru transportatorii incluși în lista respectivă, cu condiția ca lista să poată fi accesată cu ușurință, prin mijloace electronice, de către autoritățile competente ale statelor membre ale ASEAN menționate.

3. Indonezia, Myanmar, Filipine și Vietnam depun eforturi pentru a elimina cerințele de desemnare menționate în cel mai scurt timp posibil și notifică în consecință comitetul mixt.

ARTICOLUL E

Concurența loială

1. Pentru a înlătura orice îndoială, părțile confirmă că la articolul 8 alineatul (2) literele (a) și (b) se prevede doar obligația părților de a adopta sau a menține legislația concurenței și de a institui o autoritate de concurență independentă care să asigure respectarea acestei legislații a concurenței. Părțile confirmă, de asemenea, că prezentul acord nu constrânge funcționarea independentă a autorităților de concurență menționate. Deciziile acestor autorități de concurență nu pot fi supuse mecanismului de soluționare a litigiilor prevăzut la articolul 25.

2. Astfel, o parte poate să solicite măsuri reparatorii în legătură cu articolul 8 alineatul (2) literele (a) și (b) numai în cazul în care altă parte nu menține legislația concurenței sau o autoritate de concurență independentă din punct de vedere operațional care să asigure efectiv respectarea legislației concurenței a părții respective. Nimic din formularea articolului 8 alineatul (2) literele (a) și (b) nu poate fi interpretat în sensul că ar contesta deciziile sau hotărârile adoptate de autoritatea de concurență sau instanțele unei părți pentru a asigura respectarea legislației concurenței a unei părți.

3. În pofida dispozițiilor articolului 25 alineatul (1), mecanismul de soluționare a litigiilor menționat la articolul respectiv nu se aplică în cazul litigiilor legate de aplicarea sau interpretarea articolului 8 și apărute înainte de 1 ianuarie 2025.

ARTICOLUL F

Planuri operaționale, programe și orare

1. Fără a aduce atingere articolului 3 și articolului 10 alineatele (11) și (12) și în pofida dispozițiilor articolului 10 alineatul (7), Cambodgia, Indonezia, RDP Laos, Malaysia, Myanmar, Filipine, Thailanda și Vietnam pot menține procedurile existente în actele cu putere de lege și normele administrative interne la data semnării prezentului acord în ceea ce privește aprobarea planurilor operaționale, a programelor și a orarelor, inclusiv a informațiilor privind serviciile prestate în cadrul unor aranjamente de cooperare comercială, stabilite de transportatorii aerieni din Uniune pentru furnizarea de servicii aeriene înspre și dinspre teritoriile statelor menționate.

2. Cambodgia, Indonezia, RDP Laos, Malaysia, Myanmar, Filipine, Thailanda și Vietnam reduc la minimum sarcina administrativă a unor astfel de cerințe și proceduri. Planurile operaționale, programele și orarele menționate se aprobă în termen de zece (10) zile lucrătoare de la data primirii cererii transportatorului aerian, cu condiția ca transportatorul aerian să fi obținut autorizațiile de operare și permisele tehnice corespunzătoare în conformitate cu articolul 4.

3. Cambodgia, Indonezia, RDP Laos, Malaysia, Myanmar, Filipine, Thailanda și Vietnam depun eforturi pentru a elimina procedurile menționate în cel mai scurt timp posibil și notifică în consecință comitetul mixt.

ARTICOLUL G

Vânzări și cheltuielile locale

1. În pofida dispozițiilor articolului 10 alineatele (8) și (9), Indonezia, Myanmar și Vietnam pot menține cerințele existente în actele cu putere de lege și normele administrative interne la data semnării prezentului acord în ceea ce privește utilizarea monedei lor naționale în cadrul vânzărilor de servicii de transport și al serviciilor conexe interne, precum și pentru plata cheltuielilor locale.

2. Indonezia, Myanmar și Vietnam depun eforturi pentru a elimina cerințele menționate în cel mai scurt timp posibil și notifică în consecință comitetul mixt.

ARTICOLUL H

Transferul veniturilor locale

1. Pentru a se înlătura orice îndoială, termenul „transfer” de la articolul 10 alineatul (10) litera (a) se referă, în cazul Republicii Filipine, la alte transferuri decât cele efectuate de o sucursală a unei corporații străine care desfășoară activități comerciale sau economice în Filipine.

2. În ceea ce privește transferul profitului de către o sucursală a unei corporații străine care desfășoară activități comerciale sau economice în Filipine, Filipine are dreptul de a percepe o taxă pe transferul profitului unei sucursale în conformitate cu actele cu putere de lege interne, cu excepția cazului în care există o rată mai mică sau o scutire în temeiul unui acord privind dubla impunere încheiat între Filipine și țara de rezidență a transportatorului străin.

3. Filipine depune eforturi pentru a colabora cu Uniunea în vederea elaborării unui cadru comun pentru tratamentul transferurilor efectuate de către transportatorii aerieni din Uniune care operează în Filipine și notifică în consecință comitetul mixt.

ARTICOLUL I

Tarifele

1. Fără a aduce atingere articolului 13 alineatul (1) și în pofida dispozițiilor articolului 13 alineatul (2), Filipine poate menține procedurile existente în actele cu putere de lege și normele administrative interne la data semnării prezentului acord în ceea ce privește aprobarea tarifelor stabilite de transportatorii aerieni din Uniune pentru servicii aeriene înspre și dinspre teritoriul Republicii Filipine. Tarifele menționate se aprobă în termen de zece (10) zile lucrătoare de la data depunerii lor.

2. Filipine depune eforturi pentru a elimina procedurile menționate în cel mai scurt timp posibil și notifică în consecință comitetul mixt.

ARTICOLUL J

Garanțiile pentru împrumuturi

Dispozițiile articolului 8 alineatul (2) litera (d) nu se aplică în cazul subvențiilor acordate de Vietnam sub formă de garanții pentru împrumuturi înainte de semnarea prezentului acord și până la expirarea

unor astfel de aranjamente. Dacă, însă, astfel de garanții generează plăți, acestea se efectuează în conformitate cu articolul 8 alineatul (3) literele (a) și (b), după caz.

ARTICOLUL K

Nediscriminarea

1. În pofida dispozițiilor articolului D, statele membre ale ASEAN menționate la articolul respectiv acordă transportatorilor aerieni din Uniune un tratament nu mai puțin favorabil decât cel pe care îl acordă transportatorilor aerieni din orice altă țară în ceea ce privește desemnarea transportatorilor aerieni.

2. În pofida dispozițiilor articolelor F, G și I, statele membre ale ASEAN enumerate la articolele respective acordă transportatorilor aerieni din Uniune un tratament nu mai puțin favorabil decât cel mai favorabil dintre tratamentul pe care îl acordă propriilor transportatori aerieni și tratamentul pe care îl acordă transportatorilor aerieni din orice altă țară în ceea ce privește aprobarea planurilor operaționale, a programelor și a orarelor, vânzările, cheltuielile locale și tarifele.

ARTICOLUL L

Sistemele informatizate de rezervare

La data semnării prezentului acord, statele membre ale ASEAN menționate la articolul 21 alineatul (5) sunt Indonezia, Malaysia, Filipine, Thailanda și Vietnam.

ARTICOLUL M

Reciprocitatea

În cazul în care, în temeiul articolelor D, F, G și I, un stat membru al ASEAN impune desemnarea transportatorilor aerieni din Uniune, aplică transportatorilor aerieni din Uniune proceduri naționale pentru aprobarea prealabilă a planurilor operaționale, a programelor și a orarelor, aranjamente de cooperare comercială sau tarife sau aplică transportatorilor aerieni din Uniune cerințe naționale referitoare la moneda care trebuie utilizată în anumite tranzacții, Uniunea are dreptul de a supune transportatorii aerieni din respectivul stat membru ASEAN unor măsuri identice sau echivalente.

ARTICOLUL N

Intrarea în vigoare pentru Malaysia

1. Fără a aduce atingere articolului 33, dacă Malaysia este singurul stat membru al ASEAN care nu a comunicat Secretarului General al ASEAN confirmarea că și-a finalizat procedurile de ratificare, acceptare sau aprobare a prezentului acord:

- (a) Secretarul General al ASEAN poate transmite Uniunii Europene o notificare scrisă prin care confirmă că toate statele membre ale ASEAN, cu excepția Malaysiei, și-au finalizat procedurile de ratificare, acceptare sau aprobare a prezentului acord;
- (b) prezentul acord intră în vigoare în conformitate cu articolul 33 alineatul (3) pentru Uniune și statele membre ale acesteia și pentru toate statele membre ale ASEAN, cu excepția Malaysiei, și
- (c) ulterior, acordul intră în vigoare pentru Malaysia după treizeci (30) de zile de la data unei noi notificări scrise din partea Secretarului General al ASEAN către Uniunea

Europeană, prin care se confirmă că Malaysia și-a finalizat procedurile de ratificare, acceptare sau aprobare a prezentului acord.

2. În urma semnării prezentului acord și până la intrarea sa în vigoare pentru Malaysia:
- (a) orice acord sau aranjament anterior de servicii aeriene între statele membre ale UE și Malaysia și între Uniune și Malaysia, care au fost semnate sau încheiate înainte de semnarea acordului, continuă să se aplice și nu se modifică și
 - (b) nu se încheie niciun nou acord sau aranjament de servicii aeriene între statele membre ale UE și Malaysia sau între Uniune și Malaysia, cu excepția cazului în care sunt necesare pentru a se răspunde unor nevoi limitate și urgente în circumstanțe excepționale și fără a se aduce atingere actelor cu putere de lege și normelor administrative interne respective. Uniunea sau statul membru al UE în cauză informează celelalte părți cu privire la orice astfel de nou acord sau aranjament de servicii aeriene.

ARTICOLUL O **Analiza progreselor**

Comitetul mixt analizează anual progresele înregistrate în ceea ce privește punerea în aplicare a articolelor din prezenta anexă, pe baza unui raport al statelor membre ale ASEAN în cauză.