



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 10 maj 2022  
(OR. en)

---

---

Interinstitutionellt ärende:  
2022/0139(NLE)

---

---

8887/22  
ADD 1

AVIATION 83  
RELEX 614  
ASIE 22

## FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
till:	Generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2022) 194 final - ANNEX
Ärende:	BILAGOR till Förslag till rådets beslut om undertecknande, på unionens vägnar, av det övergripande luftfartsavtalet mellan medlemsstaterna i Sydostasiatiska nationers förbund, å ena sidan, och Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 194 final - ANNEX.

---

Bilaga: COM(2022) 194 final - ANNEX



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 6.5.2022  
COM(2022) 194 final

ANNEXES 1 to 2

## **BILAGOR**

**till**

**Förslag till rådets beslut**

**om undertecknande, på unionens vägnar, av det övergripande luftfartsavtalet mellan medlemsstaterna i Sydostasiatiska nationers förbund, å ena sidan, och Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan**

## **BILAGA 1**

**Övergripande luftfartsavtal  
mellan  
medlemsstaterna i Sydostasiatiska nationers förbund, å ena sidan, och  
Europeiska unionen och dess medlemsstater, å andra sidan**

Regeringarna i  
BRUNEI DARUSSALAM,  
KONUNGARIKET KAMBODJA,  
REPUBLIKEN INDONESIEN,  
DEMOKRATISKA FOLKREPUBLIKEN LAOS,  
MALAYSIA,  
REPUBLIKEN UNIONEN MYANMAR,  
REPUBLIKEN FILIPPINERNA,  
REPUBLIKEN SINGAPORE,  
KONUNGARIKET THAILAND, och  
SOCIALISTISKA REPUBLIKEN VIETNAM,

som är medlemsstaterna i Sydostasiatiska nationers förbund (Asean) (nedan gemensamt kallade *Aseans medlemsstater* och enskilt *medlemsstat i Asean*),

å ena sidan,

och

KONUNGARIKET BELGIEN,  
REPUBLIKEN BULGARIEN,  
REPUBLIKEN TJECKIEN,  
KONUNGARIKET DANMARK,  
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,  
REPUBLIKEN ESTLAND,  
IRLAND,  
REPUBLIKEN GREKLAND,  
KONUNGARIKET SPANIEN,  
REPUBLIKEN FRANKRIKE,  
REPUBLIKEN KROATIEN,  
REPUBLIKEN ITALIEN,  
REPUBLIKEN CYPERN,  
REPUBLIKEN LETTLAND,  
REPUBLIKEN LITAUEN,  
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,  
UNGERN,

**REPUBLIKEN MALTA,  
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,  
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,  
REPUBLIKEN POLEN,  
REPUBLIKEN PORTUGAL,  
RUMÄNIEN,  
REPUBLIKEN SLOVENIEN,  
REPUBLIKEN SLOVAKIEN,  
REPUBLIKEN FINLAND, och  
KONUNGARIKET SVERIGE,**

**som är parter i fördraget om Europeiska unionen och i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallade *EU-fördragen*) och som är medlemsstater i Europeiska unionen (nedan gemensamt kallade *EU-medlemsstaterna*, och enskilt *EU-medlemsstat*),  
och EUROPEISKA UNIONEN (nedan kallad *unionen* eller *EU*),**

**å andra sidan,**

SOM ÖNSKAR främja sina intressen när det gäller luftfart som ett sätt att bidra till närmare politiska och ekonomiska förbindelser mellan de två regionerna,

SOM ERKÄNNER betydelsen av effektiva luftfartsförbindelser för att främja handel, turism, investeringar samt ekonomisk och social utveckling,

SOM ÖNSKAR förbättra lufttrafiken och gynna ett internationellt luftfartssystem som baseras på en rättvis och konkurrensutsatt miljö, icke-diskriminering samt rättvisa och lika möjligheter för lufttrafikföretag att konkurrera,

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd för lufttransporter och som bekräftar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på verksamhet med luftfartyg och undergräver den resande allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM NOTERAR att Aseans medlemsstater och EU-medlemsstaterna är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944,

SOM ÄR FAST BESLUTNA att maximera de potentiella fördelarna med regleringssamarbete,

SOM INSER de stora fördelar som kan uppstå genom konkurrenskraftig luftfart och en lönsam lufttransportbransch,

Som ÖNSKAR främja lika villkor för lufttrafikföretag och erkänner de potentiella fördelarna med rättvis konkurrens och att vissa subventioner kan inverka negativt på konkurrensen och äventyra de grundläggande målen i detta avtal,

SOM HAR FÖR AVSIKT att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga avtal och överenskommelser mellan parterna, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för passagerare, transportföretag, lufttrafikföretag och flygplatser och deras arbetskraft, deras samhällen och andra som gynnas,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av internationell luftfartspolitik,

SOM BEKRÄFTAR behovet av omedelbara insatser för att ta itu med klimatförändringen och av fortsatt samarbete för att minska utsläppen av växthusgaser inom luftfartssektorn, på ett sätt som är förenligt med multilaterala överenskommelser på det här området, inbegripet instrument från Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*),

SOM BEKRÄFTAR vikten av att skydda konsumenters intressen, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, och att uppnå en hög konsumentskyddsnivå, och som inser behovet av ömsesidigt samarbete på detta område,

SOM ERKÄNNER att ökade kommersiella möjligheter inte får undergräva parternas arbetsnormer eller arbetsrelaterade normer och som bekräftar betydelsen av att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, sysselsättnings- och arbetsvillkoren, och de fördelar som kan uppstå när betydande ekonomiska vinster från öppna och konkurrensutsatta marknader kombineras med stränga arbetsrättsliga normer,

SOM UPPMÄRKSAMMAR önskemålet att utforska sätt att göra det lättare för lufttransportbranschen att få bättre åtkomst till kapital för att ytterligare utveckla lufttransporterna,

SOM ÖNSKAR ingå ett luftfartsavtal som ett komplement till konventionen angående internationell civil luftfart som undertecknades i Chicago den 7 december 1944,

HAR ENATS OM FÖLJANDE:

## ARTIKEL 1

### TILLÄMPNINGSOMRÅDE

1. Detta avtal reglerar tillhandahållande av lufttransporttjänster som utförs av unionens lufttrafikföretag från, inom eller till Aseans medlemsstaters territorium, och av lufttrafikföretag från Aseans medlemsstater från, inom eller till unionens territorium, samt tillhandahållande av vissa tjänster med anknytning till dessa lufttransporttjänster, i enlighet med detta avtal.

2. För att undvika tvivel får detta avtal inte i något fall tolkas så att det reglerar tillhandahållande av lufttransporttjänster som utförs av något lufttrafikföretag från en medlemsstat i Asean från, inom eller till territoriet i en annan medlemsstat i Asean, eller tillhandahållande av vissa tjänster med anknytning till dessa lufttransporttjänster.

## ARTIKEL 2

### Definitioner

1. I detta avtal gäller följande definitioner:
  - a) *Chicagokonventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944, inbegripet alla bilagor som har antagits i enlighet med artikel 90 i den konventionen, och alla ändringar av bilagorna eller av konventionen enligt artiklarna 90 och 94, i den utsträckning de bilagorna och ändringarna har trätt i kraft för parterna.
  - b) *Montrealkonventionen*: konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, undertecknad i Montreal den 28 maj 1999.
  - c) *lufttransport*: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, inbegripet reguljära och icke reguljära lufttransporttjänster.
  - d) *fastställande av medborgarskap*: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva lufttrafik enligt detta avtal uppfyller kraven som anges i artikel 4 avseende ägande, faktisk kontroll och huvudsakligt verksamhetsställe.
  - e) *behöriga myndigheter*: de myndigheter eller organ som ansvarar för de reglerings- och förvaltningsuppgifter som åligger parterna enligt detta avtal.

- f) *konkurrensmyndighet*: den eller de behöriga myndigheter som ansvarar för att genomdriva en parts konkurrenslagstiftning, inbegripet, när det gäller unionen, Europeiska kommissionen.
- g) *konkurrenslagstiftning*: lagstiftning som, inom en parts jurisdiktion, behandlar följande typer av beteende, om det kan påverka lufttransporttjänster till, från eller inom den parten:
- i) avtal mellan lufttrafikföretag, beslut fattade av sammanslutningar av lufttrafikföretag och samordnade förfaranden som har till syfte eller får som effekt att hindra, begränsa eller snedvrída konkurrensen,
  - ii) ett eller flera lufttrafikföretags missbruk av en dominerande ställning, eller
  - iii) företagskoncentrationer mellan lufttrafikföretag som väsentligt minskar konkurrensen, särskilt genom att upprätta eller förstärka en dominerande ställning.
- h) *datoriserat bokningssystem*: ett datoriserat system som innehåller information (inbegripet tidtabeller, platstillgång och biljettpriser) från mer än ett lufttrafikföretag, med eller utan möjlighet att boka platser eller utfärda biljetter, och där några av eller samtliga dessa tjänster ställs till abonnenternas förfogande, och som omfattar globala distributionssystem, i den mån de innehåller lufttransportprodukter.
- i) *diskriminering*: differentiering av alla slag utan objektiv motivering.
- j) *faktisk kontroll*: ett förhållande som bygger på rättigheter, avtal eller annat, som var för sig eller tillsammans och med hänsyn till faktiska och rättsliga förhållanden, ger möjligheter att direkt eller indirekt utöva ett avgörande inflytande på ett företag, särskilt genom
- i) rätten att använda alla eller delar av ett företags tillgångar,
  - ii) rättigheter eller avtal som ger ett avgörande inflytande på sammansättningen av företagets olika organ, omröstningar eller beslut, eller som på annat sätt ger ett avgörande inflytande på företagets verksamhet.
- k) *fastställande av lämplighet*: slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva lufttrafik enligt detta avtal har tillfredsställande finansiell

kapacitet och adekvat ledningsexpertis för att bedriva sådan trafik samt är villigt att efterleva de lagar, andra författningar och krav som reglerar driften av sådan trafik.

- l) *full kostnad*: kostnaden för den tjänst som tillhandahålls, vilken kan inbegripa lämpliga belopp för kapitalkostnader och avskrivningar av tillgångar samt kostnader för underhåll, drift, förvaltning och administration.
  
- m) *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar fler än en stats luftrum.
  
- n) *materiella transaktioner*: leverans av varor och tillhandahållande av tjänster av sådan storlek att de påverkar möjligheterna för parternas lufttrafikföretag att konkurrera på rättvisa och lika villkor.
  
- o) *icke reguljär lufttransporttjänst*: en lufttransporttjänst som inte är reguljär lufttransport.
  
- p) *part*: unionen och EU:s medlemsstater, å ena sidan, eller en medlemsstat i Asean, å andra sidan.
  
- q) *parter*:
  - i) unionen och EU:s medlemsstater, och
  - i) Aseans medlemsstater.
  
- r) *huvudsakligt verksamhetsställe*: ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte på territoriet i en part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet säkerställande av fortsatt luftvärdighet.
  
- s) *reguljär lufttransport*: en serie flygningar som har samtliga följande kännetecken:
  - i) Den passerar genom luftrummet ovanför fler än en stats territorium.
  
  - ii) Den utförs med luftfartyg för transport av passagerare, bagage, post och/eller gods mot ersättning eller hyra, på ett sådant sätt att varje flygning är öppen för allmänheten.

- iii) Den bedrivs så att den betjänar trafiken mellan samma två eller flera punkter, antingen
  - a) enligt en offentliggjord tidtabell, eller
  - b) med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie.
  
- t) *egenhantering*: situation där ett lufttrafikföretag direkt skaffar sig en eller flera kategorier av marktjänster utan att ingå något som helst kontrakt med tredje part i syfte att tillhandahålla sådana tjänster. Enligt denna definition anses inte lufttrafikföretag vara tredje part i förhållande till varandra, om
  - i) ett av dem innehar majoritet i det andra, eller
  - ii) samma enhet innehar majoriteten i var och en av dem.
  
- u) *allvarlig störning i en parts ekonomi*: en exceptionell, tillfällig och betydande kris som påverkar hela ekonomin i en medlemsstat i Asean eller i en EU-medlemsstat snarare än en viss region eller en viss ekonomisk sektor.
  
- v) *statsägt företag*: varje företag som deltar i kommersiell verksamhet där
  - i) en part äger mer än 50 % av företagets tecknade kapital eller de röster som är knutna till de aktier som företaget emitterat, eller
  - ii) en part utövar eller har möjlighet att utöva ett avgörande inflytande, direkt eller indirekt, genom sitt finansiella deltagande i företaget eller genom de regler eller den praxis som gäller för dess verksamhet, eller på något annat sätt som är relevant för att utöva ett sådant avgörande inflytande över företaget. En part anses ha avgörande inflytande om den, direkt eller indirekt, kan utse mer än hälften av ledamöterna i företagets förvaltnings-, lednings- eller tillsynsorgan.
  
- w) *landning för andra ändamål än trafikändamål*: landning för annat ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, bagage, last och/eller post vid lufttransport.

x) *subvention*: alla finansiella bidrag som beviljas av staten eller något annat offentligt organ, inbegripet

i) direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget, övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier, kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,

ii) efterskänkande av eller avstående från att driva in belopp som normalt skulle tas ut,

iii) tillhandahållande av andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller förvärv av varor eller tjänster, eller

iv) betalningar till en finansieringsmekanism eller anförtroende åt eller beordrande av ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som avses i punkterna 1 x i, ii och iii i denna artikel, vilka normalt ligger inom statens eller andra offentliga organs ansvarsområde, varvid förfarandet i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

begränsat till en enhet, bransch eller grupp av enheter eller branscher, inom den beviljande myndighetens jurisdiktion, varigenom lufttrafikföretagen får en förmån. Ingen förmån anses föreligga till följd av en finansiell intervention som genomförs av en stat eller ett annat offentligt organ om en privat marknadsaktör som uteslutande styrs av lönsamhetsutsikter, i samma situation som det offentliga organet i fråga, skulle ha genomfört samma finansiella intervention.

y) *tariff*: alla biljettpriser, taxor eller avgifter för transport av passagerare, bagage och/eller frakt (exklusive post) via lufttransport (inbegripet alla andra transportsätt i samband därmed) vilka tas ut av lufttrafikföretag, inbegripet deras agenter, samt villkoren för tillgång till sådana biljettpriser, taxor eller avgifter.

z) *territorium*: för Aseans medlemsstater, landterritorium, inre vatten, arkipelagvatten, territorialhav, havsbotten och dess underliggande jordlager samt luftrummet över dem; och för unionen, det landterritorium, de inre vatten och det territorialhav på vilka EU-fördragen är tillämpliga, på de villkor som fastställs i dessa fördrag, samt havsbotten och dess underliggande jordlager samt luftrummet över dessa.

aa) *användaravgift*: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser,

flygnavigering eller luftfartsskydd inbegripet tillhörande tjänster och anläggningar, eller en bullerrelaterad avgift, och som inbegriper avgifter för att hantera lokala luftkvalitetsproblem vid eller omkring flygplatser. För att undvika tvivel omfattar denna definition inte system för att hantera klimatrelaterade utsläpp från internationell luftfart.

### **ARTIKEL 3**

#### **Beviljande av rättigheter**

##### **Flygrutter**

1. En medlemsstat i Asean ska tillåta unionens lufttrafikföretag att bedriva verksamhet på följande flygvägar:

Punkter i unionen – mellanliggande punkter – punkter i den medlemsstaten i Asean – bortomliggande punkter.

För de flygvägar som anges ovan ska mellanliggande punkter och bortomliggande punkter omfatta en eller flera punkter i valfria andra medlemsstater i Asean.

2. Unionen och dess medlemsstater ska tillåta lufttrafikföretagen från en medlemsstat i Asean att bedriva verksamhet på följande flygvägar:

Punkter i den medlemsstaten i Asean – mellanliggande punkter – punkter i unionen – bortomliggande punkter.

För de flygvägar som anges ovan ska punkter i unionen omfatta en eller flera punkter i vilken som helst av EU:s medlemsstater.

##### **Trafikrättigheter**

3. Parterna beviljar varandra följande rättigheter för deras respektive lufttrafikföretags internationella lufttransporter:

- a) Rätt att flyga över den beviljande partens territorium utan att landa.
- b) Rätt att göra uppehåll för andra ändamål än trafikändamål på den beviljande partens territorium.

- c) Rätt för lufttrafikföretag från en medlemsstat i Asean att utföra internationella lufttransporter, genom reguljära och icke reguljära passagerar-, gods- och kombinationstjänster, mellan valfria punkter i den medlemsstaten i Asean och valfria punkter i unionen (tredje och fjärde frihetsrättigheter).
- d) Rätt för lufttrafikföretag från unionen att utföra internationella lufttransporter, genom reguljära och icke reguljära passagerar-, gods- och kombinationstjänster, mellan valfria punkter i unionen och valfria punkter i den Aseans medlemsstater (tredje och fjärde frihetsrättigheter).
- e) Rätt för lufttrafikföretag från en medlemsstat i Asean att utföra internationella lufttransporter genom reguljära och icke reguljära passagerar-, gods- och kombinationstjänster, mellan valfria punkter i en EU-medlemsstat och valfria punkter i en annan EU-medlemsstat eller valfria punkter i ett tredjeland, som en del av en tjänst med ursprung eller destination i den medlemsstaten i Asean (femte frihetsrättigheter), om inte annat följer av punkt 4 i denna artikel.
- f) Rätt för lufttrafikföretag från unionen att utföra internationella lufttransporter genom reguljära och icke reguljära passagerar-, gods- och kombinationstjänster, mellan valfria punkter i en medlemsstat i Asean och valfria punkter i en annan medlemsstat i Asean eller valfria punkter i ett tredjeland, som en del av en tjänst med ursprung eller destination i unionen (femte frihetsrättigheter), om inte annat följer av punkt 5 i denna artikel.
- g) Andra rättigheter som specificeras i detta avtal.

4. Vad gäller passagerar- och kombinationstjänster ska de rättigheter som beviljas enligt punkt 3 e i denna artikel för varje medlemsstat i Asean omfattas av samtliga följande villkor:

- a) Högst sju (7) flygningar per vecka med avgång eller ankomst i varje EU-medlemsstat får genomföras i båda riktningarna omedelbart efter detta avtals ikraftträdande.
- b) Högst sju (7) ytterligare flygningar per vecka med avgång eller ankomst i varje EU-medlemsstat får genomföras i båda riktningarna efter två (2) år.
- c) Flygningarna enligt punkt 4 b i denna artikel får inte trafikera flygvägar mellan en EU-medlemsstat och ett tredjeland som redan trafikeras av ett lufttrafikföretag från unionen. Vid tillämpningen av

denna punkt ska en flygväg anses trafikerad av ett lufttrafikföretag från unionen om detta lufttrafikföretag trafikerar den flygvägen genom reguljär lufttransport med egna luftfartyg, med luftfartyg som leasas med eller utan besättning eller, när det gäller trafik utan mellanlandning, med hjälp av gemensam linjebeteckning.

5. Vad gäller passagerar- och kombinationstjänster ska de rättigheter som beviljas enligt punkt 3 f i denna artikel för varje EU-medlemsstat omfattas av samtliga följande villkor:
  - a) Högst sju (7) flygningar per vecka med avgång eller ankomst i varje medlemsstat i Asean får genomföras i båda riktningarna omedelbart efter detta avtals ikraftträdande.
  - b) Högst sju (7) ytterligare flygningar per vecka med avgång eller ankomst i varje medlemsstat i Asean får genomföras i båda riktningarna efter två år.
  - c) Flygningarna enligt punkt 5 b i denna artikel får inte trafikera flygvägar mellan en medlemsstat i Asean och ett tredjeland som redan trafikeras av ett lufttrafikföretag från den medlemsstaten i Asean. Vid tillämpningen av denna punkt ska en flygväg anses trafikerad av ett lufttrafikföretag från en medlemsstat i Asean om detta lufttrafikföretag trafikerar den flygvägen genom reguljär lufttransport med egna luftfartyg, med luftfartyg som leasas med eller utan besättning eller, när det gäller trafik utan mellanlandning, med hjälp av gemensam linjebeteckning.

#### **Operativ flexibilitet**

6. Varje parts lufttrafikföretag får välja att på alla eller vissa av sina flygningar på de flygvägar som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel
  - a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,
  - b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,
  - c) trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd i enlighet med bestämmelserna i punkt 3 i denna artikel,
  - d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

- e) överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera punkter (change of gauge),
- f) utföra trafik med reseuppehåll (stopover traffic) på valfria punkter inom eller utanför parternas territorium,
- g) utföra transittrafik genom den andra partens territorium,
- h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg, och
- i) betjäna fler än en punkt inom samma EU-medlemsstat eller medlemsstat i Asean på samma flyglinje (co-terminalisation).

7. Den operativa flexibilitet som föreskrivs i punkt 6 i denna artikel får utövas utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, förutsatt att

- a) de flygningar som utförs av lufttrafikföretag från en medlemsstat i Asean betjänar en punkt i den medlemsstaten i Asean, och
- b) de flygningar som utförs av unionens lufttrafikföretag betjänar en punkt i unionen.

8. Varje part ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingen part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet, trafikens flygvägar, ursprung eller destination, eller vilken typ av luftfartyg som en annan parts lufttrafikföretag använder, utom av tekniska eller tull-, drifts-, flygledningssäkerhets-, miljö-, eller hälsorelaterade skäl, på ett icke-diskriminerande sätt, eller om inte annat sägs i detta avtal.

9. Ingenting i detta avtal ska anses medföra någon av följande rättigheter:

- a) Vad gäller Aseans medlemsstater, rätten för deras lufttrafikföretag att i en EU-medlemsstat ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning eller hyra med en annan punkt i den EU-medlemsstaten som destination.
- b) Vad gäller unionen, rätten för dess lufttrafikföretag att i en medlemsstat i Asean ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning eller hyra med en annan punkt i den medlemsstaten i Asean som destination.

## ARTIKEL 4

### Trafiktillstånd och tekniska tillstånd

1. Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en annan part, ska en part bevilja lämpliga trafiktillstånd och tekniska tillstånd med kortast möjliga handläggningstid om samtliga följande villkor är uppfyllda:

- a) För ett lufttrafikföretag från en medlemsstat i Asean:
  - i) Lufttrafikföretaget har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i den medlemsstaten i Asean och innehar en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig lagstiftning i den medlemsstaten i Asean.
  - ii) Faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den medlemsstat i Asean som har utfärdat dess drifttillstånd, och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven.
  - iii) Lufttrafikföretaget ägs, direkt eller genom majoritetsägande, och kontrolleras faktiskt av den medlemsstaten i Asean, av medborgare i den staten eller av båda.
- b) För ett lufttrafikföretag från unionen:
  - i) Lufttrafikföretaget är etablerat på unionens territorium och innehar en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med unionsrätten.
  - ii) Faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den EU-medlemsstat som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd, och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven.
  - iii) Lufttrafikföretaget ägs, direkt eller genom majoritetsägande, och kontrolleras i praktiken av en eller flera EU-medlemsstater, av andra stater som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, av Schweiz, av medborgare i sådana stater, eller av en kombination av dessa.
- c) Artiklarna 15 och 16 efterlevs.

- d) Lufttrafikföretaget ska uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den part som behandlar ansökan normalt tillämpar på internationell lufttransport.

2. Vid tillämpningen av denna artikel och artikel 5 ska bevis på effektiv tillsyn över ett lufttrafikföretag omfatta följande:

- a) Det berörda lufttrafikföretaget innehar en giltig operativ licens eller ett giltigt tillstånd som utfärdats av den behöriga myndigheten hos den berörda parten och uppfyller de kriterier som uppställs av den part som utfärdat den operativa licensen eller tillståndet för driften av internationell lufttrafik.
- b) Den parten har och upprätthåller program för tillsyn över luftfartssäkerhet och luftfartsskydd för det lufttrafikföretaget i enlighet med Icao-standarderna.

3. Vid beviljande av trafikillstånd och tekniska tillstånd ska en part behandla samtliga lufttrafikföretag från en annan part på ett icke-diskriminerande sätt.

4. När en ansökan om trafikillstånd från ett lufttrafikföretag i en annan part tas emot, ska en part erkänna det fastställande av lämplighet och/eller medborgarskap som har gjorts av den andra parten när det gäller det lufttrafikföretaget, som om fastställandet hade gjorts av de egna behöriga myndigheterna, och inte utreda ärendet ytterligare, om inte detta föreskrivs i artikel 5.2. För att undvika tvivel omfattar denna punkt inte erkännande av beslut som fattats i fråga om säkerhetscertifikat eller -licenser, säkerhetsarrangemang eller försäkringstäckning.

## **ARTIKEL 5**

### **Avvisande, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av trafikillstånd eller tekniska tillstånd**

1. En part får avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag från en annan part, eller på annat sätt avvisa, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag från den andra parten i följande fall:

- a) För ett lufttrafikföretag från en medlemsstat i Asean:
  - i) Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en medlemsstat i Asean eller saknar en

giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig lagstiftning i den medlemsstaten i Asean, eller

- ii) ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av den medlemsstat i Asean som har utfärdat dess drifttillstånd, eller den behöriga luftfartsmyndigheten är inte tydligt angiven, eller
  - iii) lufttrafikföretaget ägs inte, direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte i praktiken, av den medlemsstaten i Asean, av medborgare i den staten eller av båda.
- b) För ett lufttrafikföretag från unionen:
- i) Lufttrafikföretaget är inte etablerat på unionens territorium eller saknar en giltig operativ licens i enlighet med unionsrätten, eller
  - ii) ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av den EU-medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd, eller den behöriga luftfartsmyndigheten är inte tydligt angiven, eller
  - iii) lufttrafikföretaget ägs inte, direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte i praktiken, av en eller flera EU-medlemsstater, av andra stater som är parter i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, av Schweiz, av medborgare i sådana stater, eller av en kombination av dessa.
- c) Lufttrafikföretaget har inte följt de lagar och andra författningar som avses i artikel 7.

2. Om en part har rimliga skäl att tro att ett lufttrafikföretag från en annan part befinner sig i någon av de situationer som anges i punkt 1 i denna artikel, får den parten begära samråd med den andra parten.

3. Sådana samråd ska inledas så snart som möjligt och högst trettio (30) dagar efter datumet för mottagande av begäran om samråd. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom trettio (30) dagar eller en överenskommen tidsfrist från startdatumet för sådana samråd, eller om de överenskomna korrigerande åtgärderna inte har vidtagits, får den part som begärde samrådet vidta åtgärder för att avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa det berörda lufttrafikföretagets trafiktillstånd eller tekniska tillstånd, eller på annat sätt avvisa,

tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa det berörda lufttrafikföretagets verksamhet, för att säkerställa efterlevnad av artiklarna 4 och 7.

4. Utan hinder av punkt 3 i denna artikel får en part, i det fall som avses i punkt 1 c, vidta omedelbara eller brådskande åtgärder i en nödsituation eller för att förhindra ytterligare överträdelser. För att undvika tvivel förtydligas att ytterligare överträdelser kräver att frågan om överträdelser redan har tagits upp av de berörda parternas behöriga myndigheter.

5. Denna artikel begränsar inte en parts rätt att avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd för ett eller flera lufttrafikföretag från en annan part, eller på annat sätt avvisa, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa verksamheten för ett eller flera lufttrafikföretag från en annan part, i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 8, 15, 16 eller 25.

## **ARTIKEL 6**

### **Liberalisering av ägande och kontroll**

Parterna erkänner de fördelar som kan uppstå genom en gradvis liberalisering av ägande och kontroll av sina respektive lufttrafikföretag. Parterna får i den gemensamma kommitté som avses i artikel 23 vid lämplig tidpunkt undersöka möjligheterna till en ömsesidig liberalisering av ägande och kontroll av lufttrafikföretag. Gemensamma kommittén får därefter föreslå ändringar av detta avtal i enlighet med artikel 23.4 f och artikel 28.

## **ARTIKEL 7**

### **Efterlevnad av lagar och andra författningar**

1. En parts lagar och andra författningar avseende inresa till, uppehåll inom eller utresa från dess territorium med luftfartyg som används i internationell lufttransport ska iaktas av en annan parts lufttrafikföretag vid inresa till, flygning inom eller utresa från den partens territorium.

2. Vid inresa till, uppehåll inom eller utresa från en annan parts territorium ska denna andra parts lagar och andra författningar avseende inresa till, uppehåll inom eller utresa från dess territorium för passagerare, besättning, bagage, gods och/eller post ombord på luftfartyg (inbegripet bestämmelser om inresa, klarering, immigration, pass, tull och karantän eller, när det gäller post, postföreskrifter) iaktas av eller för

passagerare, besättning, bagage, gods och post som medförs av en parts lufttrafikföretag.

3. Varje part ska inom sitt territorium tillåta att en annan parts lufttrafikföretag vidtar åtgärder för att säkerställa att endast personer med resehandlingar som är nödvändiga för inresa i eller transit genom den andra partens territorium befordras.

## **ARTIKEL 8**

### **Rättvis konkurrens**

1. Parterna är överens om att det är deras gemensamma mål att erbjuda en rättvis och konkurrensutsatt miljö där parternas lufttrafikföretag har rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om tillhandahållandet av lufttransporttjänster.

2. För att uppnå det mål som anges i punkt 1 i denna artikel ska parterna göra följande:

- a) Anta eller upprätthålla konkurrenslagstiftning.
- b) Inrätta eller upprätthålla en operativt oberoende konkurrensmyndighet som har alla nödvändiga befogenheter och resurser och som effektivt ska genomdriva partens konkurrenslagstiftning. Konkurrensmyndighetens beslut ska kunna överklagas och omprövas av en domstol i den parten.
- c) Undanröja, inom sina respektive jurisdiktioner, alla former av diskriminering eller orättvis praxis som negativt skulle påverka de rättvisa och lika möjligheterna för en annan parts lufttrafikföretag att konkurrera i fråga om att tillhandahålla lufttransporttjänster. För att undvika tvivel får inget i punkt 2 c i denna artikel inbegripa de typer av beteende som beskrivs i artikel 2.1 g.
- d) Avstå från att tillhandahålla eller upprätthålla subventioner till något lufttrafikföretag om dessa subventioner negativt skulle påverka de rättvisa och lika möjligheterna för en annan parts företag att konkurrera i fråga om att tillhandahålla lufttransporttjänster.

3. Utan hinder av punkt 2 d i denna artikel får följande beviljas:

- a) Stöd till lufttrafikföretag som är på obestånd eller i svårigheter, under förutsättning att

- i) detta stöd betalas ut på villkor att det finns en trovärdig omstruktureringsplan som bygger på realistiska antaganden i syfte att säkerställa att lufttrafikföretaget på obestånd kan återvända till långsiktig lönsamhet inom en rimlig tid, och
  - ii) det berörda lufttrafikföretaget, dess investerare eller aktieägare på ett avgörande sätt bidrar till kostnaderna för omstruktureringen.
- b) Tillfälligt likviditetsstöd till ett lufttrafikföretag i svårigheter, i form av lån eller lånegarantier, begränsat till det belopp som krävs för att upprätthålla driften av det berörda lufttrafikföretaget under den tid som krävs för att utarbeta en omstrukturerings- eller likvidationsplan.
- c) Detta gäller under förutsättning att de begränsas till de minimibelopp som krävs för att uppnå målet och att påverkan på tillhandahållandet av lufttransporttjänster mellan parterna begränsas till ett minimum:
- i) Subventioner för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser.
  - ii) Subventioner för att avhjälpa en allvarlig störning i endera partens ekonomi.
  - iii) Subventioner till lufttrafikföretag som anförtrotts fullgörandet av en tydligt definierad allmän trafikplikt som är nödvändig för att tillgodose sådana grundläggande transportbehov hos befolkningen som inte kan tillgodoses enbart av marknadskrafterna, under förutsättning att dessa subventioner är begränsade till en rimlig ersättning för tillhandahållandet av de berörda lufttrafiktjänsterna.
  - iv) Subventioner som är tillgängliga för alla lufttrafikföretag och som inte, rättsligt eller faktiskt, är begränsade till vissa lufttrafikföretag.

4. Parterna ska säkerställa att vart och ett av deras lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttransporttjänster enligt detta avtal offentliggör eller på annat sätt upprättar, och på begäran tillhandahåller, en årlig finansiell rapport med tillhörande redovisning vilka granskats i en oberoende revision och är förenliga med internationellt erkända normer för redovisning och företagsrapportering, t.ex. International Financial Reporting Standards. Under alla omständigheter ska subventioner anges separat i den finansiella rapporten.

5. När det gäller lufttransport ska varje part säkerställa att väsentliga transaktioner mellan dess lufttrafikföretag och leverantörer av varor och tjänster som är statsägda företag (oavsett form) i den parten baseras på kommersiella villkor som är likvärdiga med dem som råder vid transaktioner på affärsmässiga villkor.

6. Varje part ska på begäran av en annan part inom trettio (30) dagar eller inom en överenskommen tidsperiod förse den andra parten med relevant information som rimligen kan begäras för att säkerställa att bestämmelserna i denna artikel efterlevs. Detta kan inbegripa ytterligare information om subventioner och om de poster som nämns i punkterna 4 och 5 i denna artikel. Sådan information ska på begäran behandlas konfidentiellt av den part som mottar informationen.

7. Om en eller flera parter (nedan gemensamt kallade *den initiativtagande parten* vid tillämpningen av denna artikel) anser att dess lufttrafikföretags möjligheter att konkurrera på rättvisa och lika villkor påverkas negativt av

- a) diskriminering eller orättvis praxis som är förbjuden enligt punkt 2 c i denna artikel,
- b) en subvention som är förbjuden enligt punkt 2 d i denna artikel, med undantag av de subventioner som förtecknas i punkt 3 i denna artikel, eller
- c) underlåtenhet att lämna den information som begärs enligt punkt 6 i denna artikel,

får den vidta åtgärder i enlighet med punkterna 8–10 i denna artikel.

8. Den initiativtagande parten ska lämna in en skriftlig begäran om samråd till den eller de berörda parterna (nedan gemensamt kallade *den svarande parten* vid tillämpningen av denna artikel). Samråd ska inledas inom trettio (30) dagar från datumet för mottagande av begäran om samråd, om inget annat överenskomms mellan parterna.

9. Om den initiativtagande parten och den svarande parten inte kan enas i frågan inom sextio (60) dagar från datumet för mottagande av begäran om samråd, får den initiativtagande parten vidta åtgärder mot alla eller några av de lufttrafikföretag från den svarande parten som har deltagit i det omtvistade beteendet eller som har gynnats av ifrågavarande diskriminering, otillbörliga metoder eller subventioner.

10. De åtgärder som vidtas enligt punkt 9 i denna artikel ska vara lämpliga, proportionerliga och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är strikt nödvändigt för att mildra skadan för den initiativtagande partens lufttrafikföretag och undanröja den ooberättigade fördelen för den svarande partens lufttrafikföretag.

11. När frågor som hänför sig till denna artikel hänskjuts till det tvistlösningsförfarande som fastställs i artikel 25,

- a) trots vad som sägs i artikel 25.2 och 25.3, får tvisten omedelbart hänskjutas till en person eller ett organ för avgörande eller hänskjutas till skiljedom, och
- b) de tidsfrister som anges i artikel 25.10, 25.11 och 25.12 ska halveras.

12. Ingenting i detta avtal ska på något sätt påverka, begränsa eller äventyra behörigheten eller befogenheterna för parternas konkurrensmyndigheter eller för de domstolar som granskar dessa behöriga myndigheters beslut. Åtgärder som vidtas i enlighet med punkt 9 i denna artikel av en initiativtagande part får inte påverka eventuella insatser och åtgärder som vidtas av dessa myndigheter och domstolar, inbegripet den initiativtagande partens. Insatser och åtgärder som vidtas av parternas konkurrensmyndigheter och av de domstolar som prövar dessa myndigheters beslut ska inte omfattas av den tvistlösningsmekanism som fastställs i artikel 25.

## **ARTIKEL 9**

### **Affärsverksamhet**

1. Parterna är överens om att hinder för deras lufttrafikföretags affärsverksamhet skulle stå i vägen för de fördelar som kan uppnås med detta avtal. Parterna är överens om att samarbeta för att undanröja sådana hinder om sådana hinder kan hindra kommersiell verksamhet, snedvrیدا konkurrensen eller påverka lika möjligheter att konkurrera.

2. Gemensamma kommittén ska övervaka de framsteg som görs när det gäller att effektivt ta itu med de hinder för affärsverksamhet som parternas lufttrafikföretag stöter på.

## **ARTIKEL 10**

### **Kommersiell verksamhet**

1. Parterna beviljar varandra de rättigheter som anges i punkterna 2–17 i denna artikel. Parternas lufttrafikföretag ska inte vara skyldiga att ha en lokal partner vid tillämpningen av denna artikel.

**Företrädare för lufttrafikföretag**

2. Varje parts lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt etablera kontor och anläggningar på en annan parts territorium i den mån det är nödvändigt för att tillhandahålla tjänster enligt detta avtal så långt det är praktiskt möjligt och utan diskriminering.

3. Sådana anläggningar som är belägna på en flygplats får omfattas av begränsningar på grund av utrymmestillgång, utan att detta påverkar tillämpningen av säkerhets- och skyddsbestämmelser.

4. Varje parts lufttrafikföretag ska ha rätt att på en annan parts territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar avseende inresa, uppehåll och anställning. Parterna ska vid behov skyndsamt handlägga beviljandet av arbetstillstånd för kontorspersonal till de kontor som avses i denna punkt, inbegripet personal som utför vissa tillfälliga uppgifter, i enlighet med relevanta lagar och andra författningar.

### **Markttjänster**

5. a) Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 5 b i denna artikel ska lufttrafikföretagen från
- varje part, när det gäller markttjänster på en annan parts territorium, tillåtas att
- i) utföra sina egna markttjänster (egenhantering), eller
  - ii) välja bland konkurrerande leverantörer, om dessa leverantörer helt eller delvis tillhandahåller markttjänster, i enlighet med den berörda partens lagar och andra författningar.
- b) Med avseende på punkt 5 a i denna artikel ska hänsyn tas till skydd, säkerhet och fysiska eller operativa begränsningar. Om sådana hänsynstaganden begränsar, hindrar eller utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen markttjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan markttjänstleverantörerna, ska den relevanta parten säkerställa att alla sådana tjänster är tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning, och att tjänsterna prissätts enligt relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande kriterier.

### **Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser**

6. Varje part ska säkerställa att de förfaranden, riktlinjer och bestämmelser som gäller för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser på dess territorium tillämpas på ett öppet, effektivt och icke-diskriminerande sätt i rätt tid.

### **Operativa planer, program och tidtabeller**

7. En part får begära att operativa planer, program eller tidtabeller för luftfart som bedrivs enligt detta avtal ska anmälas för att tillhandahållas partens behöriga myndigheter endast för informationsändamål. Om en part begär en sådan anmälan ska den minimera den administrativa börda som dess anmälningskrav och -förfaranden medför för mellanhänder vid lufttransport och en annan parts lufttrafikföretag.

### **Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel**

8. Varje parts lufttrafikföretag ska ha rätt att bedriva försäljning av lufttransporttjänster och därmed sammanhängande tjänster, både egna och andra lufttrafikföretags, på en annan parts territorium. Ett lufttrafikföretag får, efter eget gottfinnande, göra detta direkt och/eller genom sina försäljningsagenter, andra mellanhänder som utsetts av lufttrafikföretaget eller via internet eller någon annan tillgänglig kanal. Försäljning och köp av sådana transporttjänster och därmed sammanhängande tjänster ska vara tillåtet i valutan för det territorium där försäljningen eller köpet sker eller i fritt konvertibla valutor.

9. Varje parts lufttrafikföretag ska ha rätt att betala lokala utgifter, inbegripet bränsleinköp på en annan parts territorium, i lokal valuta eller, efter eget gottfinnande, i fritt konvertibla valutor till marknadsmässig växelkurs.

10. a) Varje parts lufttrafikföretag ska ha rätt att på begäran konvertera lokala intäkter till fritt konvertibla valutor och överföra sådana intäkter närsomhelst, på vilket sätt som helst, från en annan parts territorium till det land som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till marknadsmässig växelkurs för löpande transaktioner och överföringar som gäller den dag då lufttrafikföretaget lämnade in en första begäran om överföring och ska vara befriad från avgifter, med undantag av de avgifter som bankerna normalt tar ut för sådana konverteringar och överföringar.
- b) Om kapitalrörelser och betalningar, inbegripet överföringar, under exceptionella omständigheter orsakar eller hotar att orsaka allvarliga svårigheter för en parts ekonomi, får den parten vidta åtgärder som begränsar de rättigheter som fastställs i punkt 10 a i denna artikel, förutsatt att sådana åtgärder är tillfälliga och absolut nödvändiga för att komma till rätta med sådana svårigheter. Sådana åtgärder får inte utgöra ett medel för godtycklig eller omotiverad diskriminering av de

andra parternas lufttrafikföretag i förhållande till något annat lands lufttrafikföretag.

### **Avtal om samverkande marknadsföring**

11. Vid flygningar eller erbjudande av lufttransporttjänster enligt detta avtal får varje parts lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. avtal om reserverat utrymme på luftfartyg och om gemensamma linjebeteckningar, med

- a) den andra partens lufttrafikföretag,
- b) tredjeländers lufttrafikföretag, och
- c) leverantörer av yttransporter (land- eller sjötransport), oavsett land,

under förutsättning att i) det lufttrafikföretag som utför flygningen har de trafikrättigheter som krävs, ii) det säljande lufttrafikföretaget har de lämpliga underliggande trafikrättigheterna för en flygväg, och iii) avtalen uppfyller de krav som normalt gäller för sådana överenskommelser.

12. Vid flygningar eller erbjudande av lufttransporttjänster enligt detta avtal, enligt artikel A, får varje parts lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. avtal om reserverat utrymme på luftfartyg och om gemensamma linjebeteckningar, med ett lufttrafikföretag som bedriver trafik på en inhemsk sträcka, under förutsättning att

- a) den inhemska sträckan är en del av en internationell resa, och
- b) avtalen uppfyller de krav som normalt gäller för sådana avtal.

I denna punkt avses med inhemsk sträcka, om det lufttrafikföretag som utför flygningar på den inhemska sträckan är ett lufttrafikföretag från unionen, en flygväg inom en EU-medlemsstats territorium och, om det lufttrafikföretag som bedriver trafik på den inhemska sträckan är ett lufttrafikföretag från en medlemsstat i Asean, en flygväg inom den medlemsstaten i Asean.

13. När det gäller försäljning av lufttransport av passagerare som innefattar avtal om samverkande marknadsföring, ska köparen på försäljningsstället eller under alla omständigheter vid incheckning, eller före ombordstigning i fall där ingen incheckning krävs för ett anslutningsflyg, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

## Intermodala tjänster

14. När det gäller passagerartransporter ska yttransportföretag inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransporterna enbart av det skälet att yttransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företagets eget namn.

15. Utan hinder av någon bestämmelse i detta avtal ska varje parts lufttrafikföretag och indirekta leverantörer av godstransport tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja vilken yttransport som helst för godstransport till och från vilka punkter som helst inom parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och (eventuella) rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförts till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med yt- eller lufttransport, ha tillträde till flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får välja att utföra sina egna yttransporter eller tillhandahålla dessa genom överenskommelser med andra yttransportföretag, inbegripet yttransporter som utförs av andra lufttrafikföretag och indirekta leverantörer av flygfrakt. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet yt- eller lufttransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om förhållandena kring sådana transporter.

## In- och uthyrning

16. Varje parts lufttrafikföretag ska ha rätt att tillhandahålla lufttransporttjänster enligt detta avtal genom att

- a) använda luftfartyg som hyrs in utan besättning från en uthyrare,
- b) använda luftfartyg som hyrs in med besättning från andra lufttrafikföretag från samma part som det inhyrande lufttrafikföretagets part, eller
- c) använda luftfartyg som hyrs in med besättning från ett lufttrafikföretag i ett annat land än det inhyrande lufttrafikföretagets, under förutsättning att inhyrningen är berättigad på grundval av exceptionella behov, säsongrelaterade kapacitetsbehov eller inhyrarens operativa svårigheter och inhyrningen inte överstiger den tid som är absolut nödvändig för att tillgodose dessa behov eller övervinna dessa svårigheter.

17. De berörda parterna får kräva att överenskommelser om in- och uthyrning ska godkännas av deras behöriga myndigheter i syfte att kontrollera efterlevnaden av de villkor som anges i denna punkt och av de tillämpliga flygsäkerhets- och luftfartsskyddskraven. Om en part kräver ett sådant godkännande, ska den dock sträva efter att påskynda godkännandeförfarandena och minimera den administrativa bördan för de berörda lufttrafikföretagen. För att undvika tvivel förtydligas att

bestämmelserna i denna punkt inte påverkar tillämpningen av en parts lagar och andra författningar när det gäller den partens lufttrafikföretags in- och uthyrning av luftfartyg.

## **ARTIKEL 11**

### **Tullar och andra avgifter**

1. När luftfartyg som används i internationell lufttransport av en parts lufttrafikföretag kommer till en annan parts territorium ska luftfartygen, deras sedvanliga utrustning, bränsle, smörjmedel, teknisk förbrukningsmateriel, markutrustning, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet artiklar som livsmedel, drycker och alkohol, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen), och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används i internationell lufttransport, på ömsesidig basis, i största möjliga mån i enlighet med parternas respektive inhemska lagar och andra författningar, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget, vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter, inspektionsavgifter, mervärdesskatter eller andra liknande indirekta skatter, och liknande avgifter, som

- a) påbjuds av den andra partens behöriga myndigheter, och
- b) inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

För att undvika tvivel ska luftfartyg och andra varor som avses i denna punkt betraktas som lös egendom, och ingenting i denna artikel ska påverka giltigheten och tillämpningen av artikel 24 i Chicagokonventionen.

2. Även följande ska, i största möjliga utsträckning enligt parternas respektive nationella lagar och andra författningar och på ömsesidig grund, vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1 i denna artikel, utom de avgifter som baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad:

- a) Luftfartygsförråd som förs i på eller tillhandahålls inom en annan parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag från en part och används i internationell lufttransport, även när dessa förråd ska användas under en del av resan som går över nämnda territorium.
- b) Markutrustning och reservdelar (inklusive motorer) som förs in på en annan parts territorium för service, underhåll eller reparation av luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag från en part och används i

internationell lufttransport, även när sådan utrustning och sådana reservdelar ska användas under en del av resan som går över nämnda territorium.

- c) Bränsle, smörjmedel och teknisk förbrukningsmateriel som förs in på eller tillhandahålls inom en annan parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag från en part och används i internationell lufttransport, även när sådana förråd ska användas under en del av resan som går över nämnda territorium.
- d) Trycksaker, i enlighet med en annan parts tullagstiftning, som förs in på eller tillhandahålls inom den andra partens territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag från en part och används i internationell lufttransport, även när sådana trycksaker ska användas under en del av resan som går över nämnda territorium.

3. När det gäller de undantag som föreskrivs i denna artikel ska parterna bevilja en annan parts lufttrafikföretag en behandling som inte är mindre gynnsam än den som de beviljar sina egna lufttrafikföretag eller något tredjelands lufttrafikföretag, beroende på vilken som är gynnsammare.

4. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut skatter, tullar eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för användning i luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag från en annan part som bedriver trafik mellan två punkter inom dess territorium.

5. Sedvanlig ombordutrustning samt den materiel, de reservdelar och de förnödenheter som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel och normalt hålls ombord på luftfartyg som ett lufttrafikföretag från en part använder, får lastas av på en annan parts territorium endast med godkännande av den andra partens tullmyndigheter och får ställas under dessa myndigheters övervakning eller kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

6. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om en parts lufttrafikföretag, med ett lufttrafikföretag som åtnjuter sådan befrielse på en annan parts territorium, ingår avtal om att inom den andra partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel.

7. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut skatter, tullar, avgifter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord och som säljs till passagerare ombord under flygning mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

8. Bagage och last i direkt transitering över en parts territorium ska vara befriat från skatter, tullar och andra liknande avgifter som inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

9. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

10. Bestämmelserna i de respektive avtal som är i kraft mellan Aseans medlemsstater och EU-medlemsstater för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital ändras inte genom detta avtal.

## **ARTIKEL 12**

### **Användaravgifter**

1. Varje part ska säkerställa att alla användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ tar ut av en annan parts lufttrafikföretag för användning av flygtrafiktjänster och flygkontrolltjänst är kostnadsrelaterade och icke-diskriminerande och på villkor som inte är mindre gynnsamma än de förmånligaste villkor som är gällande för ett annat lufttrafikföretag under liknande omständigheter vid den tidpunkt då avgifterna tillämpas.

2. Med undantag för avgifter som tas ut för de tjänster som beskrivs i artikel 10.5 ska varje part säkerställa att eventuella användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ tar ut av en annan parts lufttrafikföretag för användning av flygplatser, luftfartsskydd och tillhörande anläggningar och tjänster inte är orättvist diskriminerande och att de är rättvist fördelade mellan användarkategorier. Dessa avgifter ska inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller flygplatserna där ett gemensamt avgiftssystem tillämpas. Avgifterna får dock inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. I alla händelser ska dessa avgifter fastställas för en annan parts lufttrafikföretag på villkor som är minst lika gynnsamma som de gynnsammaste villkor som gäller för ett annat lufttrafikföretag i liknande omständigheter vid den tidpunkt då avgifterna tillämpas.

3. Varje part ska begära att dess behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna ska samråda med de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna och utbyta den information som kan behövas för en noggrann bedömning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med principerna i punkterna 1 och 2 i den här artikeln. Varje part ska säkerställa att dess behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna i skälig tid i förväg underrättar lufttrafikföretagen om varje förslag till ändring av användaravgifterna, så att de får möjlighet att lämna synpunkter innan ändringarna görs.

## **ARTIKEL 13**

### **Tariffer**

1. Parterna ska tillåta att tariffer fastställs fritt av parternas lufttrafikföretag.
2. En part får på icke-diskriminerande grundval kräva att någon parts lufttrafikföretag på förenklad grund och enbart i informationssyfte underrättar dess behöriga myndigheter om tariffer som erbjuds för tjänster som utgår från dess territorium. Man får kräva att sådan underrättelse från lufttrafikföretagens sida ska ske tidigast vid tidpunkten för det första erbjudandet om en tariff.

## **ARTIKEL 14**

### **Statistik**

1. Varje part ska förse de andra parterna med tillgänglig statistik om lufttransporter enligt detta avtal som rimligen kan krävas, i enlighet med parternas respektive lagar och andra författningar och på ett icke-diskriminerande sätt.
2. Parterna är överens om att samarbeta för att underlätta utbytet av statistiska uppgifter sinsemellan i syfte att övervaka utvecklingen av lufttransporter inom ramen för detta avtal.

## **ARTIKEL 15**

### **Flygsäkerhet**

1. Parterna bekräftar ännu en gång betydelsen av ett nära samarbete på området flygsäkerhet. I detta sammanhang är parterna överens om att vid behov inleda ytterligare samarbete, särskilt underlättande av utbyte av säkerhetsinformation, eventuellt deltagande i varandras tillsynsverksamhet eller genomförande av gemensam tillsynsverksamhet, samt utveckling av gemensamma projekt och initiativ, inbegripet med länder som inte är parter i detta avtal.
2. Luftvärdighetsbevis, luftfarts-certifikat och licenser som har utfärdats eller gjorts giltiga av en part, och som fortfarande är i kraft, ska av en annan part och dess

behöriga myndigheter erkänns som giltiga med avseende på bedrivande av lufttrafik enligt detta avtal, under förutsättning att sådana bevis, certifikat eller licenser utfärdades eller gjordes giltiga enligt, och i överensstämmelse med, åtminstone de relevanta internationella normer som fastställts enligt Chicagokonventionen.

3. Varje part får när som helst begära samråd om säkerhetsnormer som en annan part upprätthållit och tillämpat på områden som rör luftfartsanläggningar, flygbesättningar, luftfartyg och verksamhet med luftfartyg. Sådana samråd ska äga rum inom trettio (30) dagar från datumet för mottagande av begäran.

4. Om den part som begärde sådant samråd som avses i punkt 3 i denna artikel efter samrådet konstaterar att den andra parten inte i praktiken upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom de områden som avses i punkt 3 i denna artikel vilka är åtminstone likvärdiga med de miniminormer som har uppställts i enlighet med Chicagokonventionen, ska den andra parten underrättas om dessa konstateranden och om de åtgärder som anses vara nödvändiga för att anpassa sig till dessa miniminormer. Om den andra parten inte vidtar lämpliga korrigeringsåtgärder inom femton (15) dagar från datumet för mottagande av en sådan underrättelse eller en överenskommen tidsperiod, får den begärande part som avses i punkt 3 i denna artikel avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag som står under den andra partens säkerhetstillsyn, eller på annat sätt avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag som står under den andra partens säkerhetstillsyn.

5. Ett luftfartyg som används av ett lufttrafikföretag från en part eller på dess vägnar medan det befinner sig inom en annan parts territorium, får vara föremål för en rampinspektion som genomförs av den andra partens behöriga myndigheter för att kontrollera giltigheten hos luftfartygets och besättningens relevanta handlingar och luftfartygets och dess utrustnings uppenbara skick, förutsatt att en sådan undersökning inte förorsakar någon orimlig försening i luftfartygets drift.

6. Om en part efter att ha genomfört en rampinspektion finner att ett luftfartyg eller luftfartygets drift inte uppfyller de miniminormer som gäller enligt Chicagokonventionen eller att det råder brister i det faktiska upprätthållandet och tillämpandet av de säkerhetsnormer som gäller enligt Chicagokonventionen, eller om den nekas tillträde för rampinspektion, ska den parten underrätta de behöriga myndigheter hos den andra parten som ansvarar för säkerhetstillsynen av det lufttrafikföretag som bedriver trafik med luftfartyget om sina konstateranden och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer. Om inte lämpliga korrigeringsåtgärder vidtas inom femton (15) dagar från datumet för mottagande av en sådan underrättelse eller en överenskommen tidsperiod, får den första parten avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd för det lufttrafikföretag som bedriver trafik med luftfartyget, eller på annat sätt avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa verksamheten för det lufttrafikföretag som bedriver trafik med luftfartyget.

7. Varje part ska ha rätt att vidta omedelbara åtgärder, inbegripet rätt att återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag från en annan part, eller på annat sätt att tillfälligt upphäva eller

begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag från en annan part, om den anser att sådana åtgärder är nödvändiga med hänsyn till ett omedelbart hot mot flygsäkerheten. Den part som vidtar sådana åtgärder ska utan dröjsmål underrätta den andra parten och ange skälen för åtgärden.

8. Alla åtgärder som en part vidtar i enlighet med punkt 4, 6 eller 7 i denna artikel ska avbrytas så snart anledningen till att åtgärden vidtogs har upphört.

## **ARTIKEL 16**

### **Luffartsskydd**

1. Parterna bekräftar sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån avtalsparterna är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som parterna omfattas av.

2. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att hantera varje hot mot det civila luftfartsskyddet, bland annat förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. Parterna ska, i sina ömsesidiga förbindelser, agera i enlighet med de standarder för luftfartsskydd som fastställts av Icao. De ska ålägga operatörer av luftfartygen i deras register, luftfartygsoperatörer som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller är varaktigt bosatta inom deras territorium, samt operatörer som driver flygplatser på deras territorier, att följa dessa standarder för luftfartsskydd.

4. Varje part ska säkerställa att verkningfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar. Exempel på sådana åtgärder är säkerhetskontroll av passagerare och deras kabinbagage, säkerhetskontroll av lastrumsbagage, säkerhetskontroll och säkerhetsåtgärder avseende personer som inte är passagerare (även besättning) och deras medförda föremål, säkerhetskontroll och säkerhetsåtgärder avseende gods, post, förnödenheter för användning ombord och förnödenheter till flygplatsen och tillträdeskontroll för flygsidan och behörighetsområden. Sådana åtgärder ska anpassas om hoten mot den civila luftfartens säkerhet ökar. Varje part är överens om

att en annan parts bestämmelser om luftfartsskydd avseende luftfartygs inresa till, flygning inom eller utresa från dess territorium måste iakttas.

5. En part får, med full hänsyn till och respekt för båda parternas suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium, samt nödatgärder för att möta ett specifikt säkerhetshot; dessa bör ofördröjligen delges den eller de berörda parterna. Varje part ska, om en annan part begär rimliga särskilda skyddsåtgärder, vidta sådana åtgärder, och den andra parten ska beakta de skyddsåtgärder som redan tillämpas av den första parten och eventuella åsikter som den första parten framför. Förutom om det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet, ska varje part i förväg underrätta den eller de berörda parterna om alla särskilda skyddsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. En part får begära ett möte med den gemensamma kommittén för att diskutera sådana skyddsåtgärder, i enlighet med artikel 23.

6. Varje part erkänner dock att ingenting i denna artikel begränsar en annan parts rätt att vägra luftfartyg tillträde till sitt territorium om parten bedömer att luftfartyget är ett hot mot dess säkerhet.

7. Utan att det påverkar behovet av att vidta omedelbara åtgärder för att säkra luftfartsskyddet bekräftar parterna att de, när de överväger att vidta skyddsåtgärder, ska utvärdera eventuella negativa konsekvenser för internationella lufttransporter och, om det inte strider mot lagstiftningen, beakta sådana faktorer när de avgör vilka åtgärder som är nödvändiga och lämpliga för att bemöta dessa farhågor beträffande luftfartsskyddet.

8. Vid olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg (eller när det föreligger hot om detta) eller vid andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygs, passagerares, besättnings, flygplatsers eller flygnavigeringsanläggningars säkerhet, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

9. Varje part ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som är föremål för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som befinner sig på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, utom om luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd med den eller de berörda parterna.

10. Om en part har rimliga skäl att tro att en annan part inte har följt bestämmelserna i denna artikel, får den begära omedelbart samråd med den andra parten. Sådana samråd ska inledas inom trettio (30) dagar från datumet för mottagande av en sådan begäran. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom femton (15) dagar eller inom en överenskommen tidsperiod från startdatumet för sådana samråd, får den part som begärde samrådet vidta åtgärder för att avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafik tillstånd eller tekniska tillstånd för lufttrafikföretag i den andra parten för att säkerställa

efterlevnaden av bestämmelserna i denna artikel. När en nödsituation så kräver, eller för att förhindra ytterligare bristande efterlevnad av denna artikel, får den första parten vidta interimistiska åtgärder för att avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd för den andra partens lufttrafikföretag för att säkerställa att bestämmelserna i denna artikel efterlevs.

11. Alla åtgärder som vidtas i enlighet med punkt 10 i denna artikel av den första part som avses i den punkten ska avbrytas när den andra berörda parten efterlever denna artikel.

## **ARTIKEL 17**

### **Flygledningstjänst**

1. Parterna ska komma överens om att samarbeta i frågor som rör flygtrafiktjänster, inbegripet säkerhetstillsynen över dem. De är överens om att behandla alla politiska frågor som rör flygledningstjänstens prestanda i syfte att optimera flygningarnas totala effektivitet, minska kostnaderna, minimera miljöpåverkan och förbättra säkerheten och kapaciteten i lufttrafikflöden mellan parternas befintliga system för flygledningstjänst.

2. Parterna ska uppmuntra sina behöriga myndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster att samarbeta för att säkerställa interoperabilitet mellan parternas system för flygledningstjänst och undersöka möjligheterna till ytterligare integrering av parternas system, för att minska luftfartens inverkan på miljön, och vid behov utbyta information.

3. Parterna är överens om att främja samarbete mellan sina leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att utbyta flygdata och samordna trafikflöden för att optimera flygningseffektiviteten, i syfte att uppnå förbättrad förutsebarhet, punktlighet och tjänstekontinuitet för flygtrafik.

4. Parterna är överens om att samarbeta i fråga om sina program för modernisering av flygledningstjänst, inbegripet både utvecklings- och utbyggnadsverksamhet, och att uppmuntra till korsvist deltagande i validerings- och demonstrationsverksamhet.

## **ARTIKEL 18**

### **Miljö**

1. Parterna stödjer behovet av att skydda miljön genom att främja en hållbar utveckling av luftfarten. Parterna har för avsikt att samarbeta för att identifiera områden med koppling till den internationella luftfartens miljöpåverkan.

2. Parterna erkänner vikten av att arbeta tillsammans och med världssamfundet för att beakta och minimera luftfartens inverkan på miljön.

3. Parterna upprepar vikten av att ta itu med klimatförändringarna och är i detta syfte överens om att samarbeta för att ta itu med utsläpp av växthusgaser från luftfarten, både på nationell och internationell nivå.

4. Parterna är överens om att utbyta information och föra en regelbunden dialog mellan experter för att förbättra samarbetet för att ta itu med den internationella luftfartens miljöpåverkan, bland annat på områden som forskning och utveckling, hållbara flygbränslen, bullerrelaterade frågor och om andra åtgärder som syftar till att ta itu med växthusgasutsläpp, med beaktande av deras multilaterala miljömässiga rättigheter och skyldigheter.

5. Parterna inser behovet av att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser till följd av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag.

## **ARTIKEL 19**

### **Luftrafikföretags skadeståndsansvar**

De parter som har ratificerat Montrealkonventionen bekräftar sina skyldigheter enligt Montrealkonventionen. De återstående parterna åtar sig att ratificera Montrealkonventionen så snart som möjligt och underrätta gemensamma kommittén om detta.

## **ARTIKEL 20**

### **Konsumentskydd**

Parterna ska samarbeta för att skydda konsumenternas intressen inom luftfartsområdet. Syftet med detta samarbete ska vara att uppnå en hög konsumentskyddsnivå, med beaktande av alla berörda parter intressen och parternas olika särdrag. För att åstadkomma detta ska parterna samråda med varandra inom ramen för den gemensamma kommittén i frågor som rör konsumentintressen, inbegripet de åtgärder de planerar, i syfte att i så stor utsträckning som möjligt åstadkomma ökad kompatibilitet mellan parternas respektive regelverk.

## **ARTIKEL 21**

## **Datoriserade bokningssystem**

1. Den som säljer datoriserade bokningssystem och bedriver verksamhet på en parts territorium ska ha rätt att ta in sina system på en annan parts territorium, att underhålla dem där och att göra dem fritt tillgängliga för resebyråer och reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är distribution av reserelaterade produkter inom det territoriet; detta gäller dock bara om systemen uppfyller de relevanta kraven i den andra partens lagstiftning.

2. Parterna ska upphäva befintliga krav som skulle kunna begränsa en parts datoriserade bokningssystemns åtkomst till en annan parts marknad eller på annat sätt begränsa konkurrensen mellan försäljare av datoriserade bokningssystem. Parterna ska avhålla sig från att anta sådana krav i framtiden.

3. Ingen part får inom sitt territorium ställa krav, eller medge att sådana krav ställs, på en annan parts försäljare av datoriserade bokningssystem i fråga om systempresentation, som skiljer sig från de krav som ställs på dess egna försäljare av datoriserade bokningssystem eller på något annat datoriserat bokningssystem som används på partens marknad. Ingen part får hindra ingåendet av avtal mellan försäljare av datoriserade bokningssystem, deras leverantörer och deras abonnenter vilka underlättar presentation av omfattande och opartisk reseinformation för allmänheten, eller uppfyllandet av lagstadgade krav på neutral presentation.

4. Ägare av och driftsansvariga för datoriserade bokningssystem hos en part, som omfattas av en annan parts relevanta lagstadgade krav, ska ha samma möjlighet att äga eller driva datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som ägare av och driftsansvariga för andra datoriserade bokningssystem som används på den andra partens marknad.

5. Om datoriserade bokningssystem omfattas av ett frihandelsavtal (som omfattas av artikel V.1 punkt 1 i allmänna tjänstehandelsavtalet) som har undertecknats eller håller på att förhandlas fram mellan unionen och en medlemsstat i Asean, ska punkterna 1–4 i denna artikel inte tillämpas på den medlemsstaten i Asean.

## **ARTIKEL 22**

### **Sociala aspekter**

1. Parterna bekräftar betydelsen av att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, sysselsättnings- och arbetsvillkoren. Parterna är överens om att samarbeta om arbetsmarknadsfrågor inom ramen för detta avtal, inbegripet i fråga om påverkan på sysselsättning, grundläggande rättigheter i arbetslivet, arbetsvillkor, socialt skydd och social dialog.

2. Parterna erkänner varje parts rätt att fastställa den nivå på det inhemska arbetarskyddet som den själv finner lämplig och att anta eller ändra sin relevanta lagstiftning och politik i enlighet därmed, på ett sätt som är förenligt med principerna om internationellt erkända standarder i de internationella konventioner i vilka den är part. Parterna ska se till att de rättigheter och principer som ingår i deras respektive lagar och andra författningar inte undermineras, utan verkligen genomdrivs.

3. Varje part ska fortsätta att förbättra sin lagstiftning och politik, och ska sträva efter att tillhandahålla och främja en hög skyddsnivå för arbetstagare inom luftfartssektorn. Parterna erkänner att överträdelser av de grundläggande principerna och rättigheterna i arbetslivet inte får åberopas eller på annat sätt användas som en legitim komparativ fördel och att arbetsnormer inte bör användas i protektionistiskt syfte.

4. Parterna bekräftar sitt åtagande, i enlighet med de skyldigheter som följer av deras medlemskap i Internationella arbetsorganisationen (nedan kallad *ILO*) och *ILO*:s deklaration om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet och uppföljningen av denna, som antogs i Genève den 18 juni 1998, att respektera, främja och genomföra denna deklaration.

5. Parterna ska främja de mål som ingår i *ILO*:s agenda för anständigt arbete och *ILO*:s förklaring om social rättvisa för en rättvis globalisering som antogs i Genève den 10 juni 2008.

6. Varje part åtar sig att vidta bästa möjliga åtgärder för att ratificera de grundläggande *ILO*-konventionerna, i den mån detta inte redan har skett. Parterna kommer också att överväga ratificering och faktiskt genomförande av andra *ILO*-konventioner och internationella normer på arbetsmarknadsområdet och det sociala området som är av betydelse för den civila luftfartssektorn, med beaktande av inhemska förhållanden.

7. Varje part får begära ett möte med den gemensamma kommittén för att behandla arbetsmarknadsfrågor och utbyta relevant information som den anser vara viktig.

## **ARTIKEL 23**

### **Gemensam kommitté**

1. En gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna ska ansvara för kontroll av förvaltningen av detta avtal och för säkerställande av att det genomförs på rätt sätt.

2. Den gemensamma kommittén ska själv fastställa och anta sin arbetsordning.

3. Den gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt och minst en gång om året. Varje part får när som helst begära att det kallas till möte i den gemensamma kommittén. Mötet ska hållas så snart som möjligt och, om inget annat överenskoms mellan parterna, senast två (2) månader efter det att begäran togs emot.

4. För att detta avtal ska kunna genomföras på rätt sätt ska den gemensamma kommittén

- a) utbyta information, inbegripet om ändringar av respektive parter lagar, förordningar och politik som kan påverka lufttrafiken, samt statistisk information i syfte att övervaka utvecklingen av lufttrafiken enligt detta avtal,
- b) utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal,
- c) utveckla samarbetet, inklusive om lagstiftningsfrågor,
- d) hålla samråd om alla frågor som rör tillämpningen eller tolkningen av detta avtal,
- e) vid behov hålla samråd om luftfartsfrågor som tas upp av internationella organisationer, i förbindelser med tredjeländer, inom ramen för multilaterala överenskommelser eller avtal, inklusive om huruvida man ska inta en gemensam hållning,
- f) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet, och
- g) besluta om alla nya giltiga språkversioner av detta avtal i händelse av anslutning av nya EU-medlemsstater.

5. Rekommendationer och beslut ska antas i samförstånd mellan unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och alla Aseans medlemsstater, å andra sidan. Beslut som fattas av den gemensamma kommittén ska vara bindande för parterna.

#### **ARTIKEL 24**

##### **Genomförande**

1. Ingenting i detta avtal ska tolkas som avsett att ge rättigheter eller ålägga skyldigheter som kan åberopas direkt av medborgare i en part vid någon parts domstolar eller skiljedomstolar.
2. Parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och specifika, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs.
3. När parterna utövar sina rättigheter enligt detta avtal ska de vidta åtgärder som är lämpliga och proportionella i förhållande till deras respektive mål.
4. Parterna ska avstå från varje åtgärd som kan äventyra uppfyllandet av målen i detta avtal.
5. Varje part ska på sitt territorium ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt.
6. Varje part ska, om inte annat följer av respektive parts tillämpliga lagar och andra författningar, ge en annan part all nödvändig information och hjälp vid utredningar av eventuella överträdelser som den andra parten genomför i enlighet med detta avtal.
7. Detta avtal ska inte utesluta samråd och diskussioner mellan parternas behöriga myndigheter utanför den gemensamma kommittén, inklusive på områdena lufttransportutveckling, flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöskydd, socialpolitik, flygledningstjänst, luftfartsinfrastruktur, konkurrensfrågor och konsumentskydd. Parterna ska informera den gemensamma kommittén om resultaten av sådant samråd och om diskussioner som kan påverka tolkningen eller tillämpningen av detta avtal.
8. När det i detta avtal hänvisas till samarbete mellan parterna, ska parterna sträva efter att finna en gemensam grund för gemensamma åtgärder för att vidareutveckla detta avtal och/eller förbättra dess funktion på de berörda områdena, på grundval av ömsesidig överenskommelse.

## **ARTIKEL 25**

### **Twistlösning och skiljedomsförfarande**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 5 och 8 får varje tvist rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal av en eller flera parter hänföras till den twistlösningsmekanism som anges i den här artikeln.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av eventuella tidigare samråd mellan parterna enligt detta avtal ska en part som önskar utnyttja den tvistlösningsmekanism som föreskrivs i denna artikel skriftligen underrätta den eller de berörda parterna om sin avsikt och begära ett möte i den gemensamma kommittén för samråd.

3. a) Om

i) gemensamma kommittén inte har diskuterat frågan inom två (2) månader från dagen för mottagandet av den begäran som avses i punkt 2 i denna artikel eller senast den dag som parterna kommit överens om, eller

ii) tvisten inte har lösts inom sex (6) månader efter nämnda begäran,

får tvisten hänskjutas till en person eller ett organ för beslut genom överenskommelse mellan de berörda parterna.

b) Om de berörda parterna inte kan enas om att hänskjuta tvisten till en person eller ett organ för beslut, ska tvisten på begäran av någon av parterna hänskjutas till skiljedom i enlighet med denna artikel.

4. Utan att det påverkar punkterna 2 och 3 i denna artikel, om en part har vidtagit åtgärder för att avvisa, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag från en annan part, eller för att på annat sätt avvisa, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag från den andra parten, får tvisten omedelbart hänskjutas till en person eller ett organ för beslut eller hänskjutas till skiljedom. De respektive tidsfrister som anges i punkterna 10, 11 och 12 i denna artikel ska halveras.

5. Begäran om skiljedom ska göras skriftligen av en eller flera parter (nedan gemensamt kallade *den initiativtagande parten* vid tillämpningen av denna artikel) till den eller de berörda parterna (nedan gemensamt kallade *den svarande parten* vid tillämpningen av denna artikel). I sin begäran ska den initiativtagande parten lägga fram de frågor som ska lösas, beskriva den aktuella åtgärden och förklara varför den anser att en sådan åtgärd är oförenlig med detta avtal.

6. Om den initiativtagande parten och den svarande parten inte kommer överens om annat ska skiljedomstolen bestå av tre skiljemän enligt följande:

a) Parterna ska utse var sin skiljeman inom tjugo (20) dagar efter datumet för mottagande av begäran om skiljedom. När dessa två skiljemän har utsetts ska den initiativtagande parten och den

svarande parten inom trettio (30) dagar genom överenskommelse utse en tredje skiljeman, som ska vara skiljedomstolens ordförande.

- b) Om varken den initiativtagande parten eller den svarande parten utser någon skiljeman, eller om den tredje skiljemannen inte utses i enlighet med punkt 6 a i denna artikel, får antingen den initiativtagande parten eller den svarande parten begära att ordföranden i Icaos råd utser skiljemännen inom trettio (30) dagar från datumet för mottagande av begäran. Om ordföranden i Icaos råd är medborgare i antingen en medlemsstat i Asean eller en EU-medlemsstat, ska den vice ordförande i rådet som har flest tjänsteår och som inte är medborgare i en medlemsstat i Asean eller en EU-medlemsstat utse skiljemännen.

7. Dagen för inrättandet av skiljedomstolen ska vara den dag då den sista av de tre (3) skiljemännen godtar utnämningen.

8. Skiljedomsförfarandena ska genomföras i enlighet med den arbetsordning som ska antas av den gemensamma kommittén vid dess första möte, med förbehåll för bestämmelserna i denna artikel och i enlighet med artikel 23.4 b och 23.5. Till dess att den gemensamma kommittén har antagit arbetsordningen ska skiljedomstolen fastställa sina egna förfaranderegler.

9. På begäran av den initiativtagande parten eller den svarande parten får skiljedomstolen, i avvaktan på dess slutliga avgörande, besluta om interimistiska åtgärder, inbegripet ändring eller tillfälligt upphävande av åtgärder som vidtagits av antingen den initiativtagande parten eller den svarande parten enligt detta avtal.

10. Senast nittio (90) dagar efter det att skiljedomstolen tillsattes ska den för den initiativtagande parten och den svarande parten lägga fram en interimrapport som ska innehålla en redogörelse för sakförhållandena, tillämpligheten av de relevanta bestämmelserna samt de viktigaste skälen till domstolens undersökningsresultat och rekommendationer. Om domstolen anser att denna tidsfrist inte kan hållas, ska skiljedomstolens ordförande skriftligen underrätta den initiativtagande parten och den svarande parten och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sin interimrapport. Under inga omständigheter får skiljedomstolen lägga fram interimrapporten senare än etthundratjugo (120) dagar efter den dag då den tillsattes.

11. Inom fjorton (14) dagar från datumet för den utfärdande av den interimistiska rapporten får den initiativtagande parten eller den svarande parten lämna in en skriftlig begäran till skiljedomstolen om att se över särskilda aspekter av interimrapporten. Efter att ha övervägt den initiativtagande partens och den svarande partens skriftliga synpunkter på interimrapporten, får skiljedomstolen ändra sin rapport och företa ytterligare utredningar som den anser motiverade. Skiljedomstolens slutliga avgörande ska innehålla en tillfredsställande diskussion om de argument som förts fram i samband med interimsoversynen och ska tydligt

besvara den initiativtagande partens och den svarande partens frågor och anmärkningar.

12. Skiljedomstolen ska lägga fram sitt slutliga avgörande för den initiativtagande parten och den svarande parten inom etthundratjugo (120) dagar från och med den dag då den tillsattes. Om skiljedomstolen anser att den tidsfristen inte kan hållas, ska skiljedomstolens ordförande skriftligen underrätta den initiativtagande parten och den svarande parten och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sitt avgörande. Under inga omständigheter får skiljedomstolen avge sitt slutliga avgörande senare än etthundrafemtio (150) dagar efter den dag då den tillsattes.

13. Utöver de omständigheter som avses i punkt 4 i denna artikel ska de respektive tidsfrister som anges i punkterna 10, 11 och 12 i denna artikel halveras

- a) på begäran av den initiativtagande parten eller den svarande parten, om skiljedomstolen fastställer att ärendet är brådskande inom tio (10) dagar från den dag då den tillsattes, eller
- b) om den initiativtagande parten och den svarande parten är överens om detta.

14. Den initiativtagande parten och den svarande parten får begära förtydligande av skiljedomstolens slutliga avgörande inom tio (10) dagar från datumet för dess utfärdande, och om ett förtydligande utfärdas av skiljedomstolen ska det ske inom femton (15) dagar från dagen för mottagande av en sådan begäran.

15. Om domstolen fastställer att det skett en överträdelse av det här avtalet och att den part som konstaterats vara skyldig till överträdelsen inte följer domstolens slutliga avgörande, eller inte når en ömsesidigt tillfredsställande lösning med den andra parten inom fyrtio (40) dagar efter datumet för utfärdande av domstolens slutliga avgörande, får den andra parten tillfälligt upphäva tillämpningen av jämförbara förmåner som uppkommit inom ramen för detta avtal till dess att den part som gjort sig skyldig till överträdelsen följer domstolens slutliga avgörande eller till dess att den initiativtagande parten och den svarande parten parterna har nått en ömsesidigt tillfredsställande lösning.

## **ARTIKEL 26**

### **Förhållande till andra avtal**

1. Om inte annat följer av punkterna 2 och 7 i denna artikel ska eventuella tidigare luftfartsavtal eller luftfartsöverenskommelser mellan en EU-medlemsstat och en medlemsstat i Asean, eller mellan unionen och en medlemsstat i Asean, tillfälligt upphävas så länge detta avtal är i kraft mellan dessa parter.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 i denna artikel ska bestämmelser i tidigare luftfartsavtal eller luftfartsöverenskommelser mellan en EU-medlemsstat och en medlemsstat i Asean om frågor som omfattas av artiklarna 3, 4, 10 och 13 fortsätta att gälla såsom bestämmelser i detta avtal om de är mer gynnsamma för de berörda lufttrafikföretagen. Alla lufttrafikföretag i unionen ska ha alla rättigheter och förmåner som den berörda EU-medlemsstatens lufttrafikföretag åtnjuter i enlighet med dessa bestämmelser.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 i denna artikel ska de berörda parterna först försöka lösa eventuella tolkningsskillnader genom samråd, innan de hänskjuts till den gemensamma kommittén för samråd. Om frågan inte löses av den gemensamma kommittén kan den hänskjutas till den tvistlösningsmekanism som föreskrivs i artikel 25.

4. Eventuella ytterligare trafikrättigheter som en EU-medlemsstat kan beviljas av en medlemsstat i Asean, eller omvänt, efter dagen för detta avtals ikraftträdande, ska omfattas av detta avtal och får inte diskriminera mellan lufttrafikföretag från unionen. Dessa överenskommelser ska genast anmälas till den gemensamma kommittén.

5. Den gemensamma kommittén ska utarbeta och uppdatera en informativ förteckning över de bestämmelser och överenskommelser om trafikrättigheter som avses i punkterna 2 och 4 i denna artikel.

6. Om parterna blir parter i ett multilateralt avtal, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Icao eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i gemensamma kommittén enligt artikel 23 för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

7. Ingen bestämmelse i detta avtal ska påverka giltigheten för och tillämpningen av befintliga och framtida avtal mellan EU:s medlemsstater och Aseans medlemsstater när det gäller territorier som står under deras respektive överhöghet och som inte omfattas av definitionen av "territorium" i artikel 2.

## **ARTIKEL 27**

### **Bilaga**

Bilagan till detta avtal utgör en integrerad del av detsamma. Eventuella ändringar av bilagan ska göras i enlighet med artikel 28.

## **ARTIKEL 28**

## **Ändringar**

Ändringar av detta avtal får överenskommas mellan parterna efter samråd som hållits i enlighet med artikel 23. Sådana ändringar ska träda i kraft i enlighet med förfarandet i artikel 33.

## **ARTIKEL 29**

### **Uppsägning**

1. Detta avtal kan sägas upp av unionen och dess medlemsstater, eller av samtliga medlemsstater i Asean som agerar gemensamt, genom en skriftlig anmälan till Europeiska unionen eller Aseans generalsekreterare, beroende på omständigheterna. Uppsägningen ska träda i kraft arton (18) månader efter den dag då Aseans generalsekreterare eller Europeiska unionen mottog underrättelsen, beroende på omständigheterna.

2. Om en medlemsstat utträder ur unionen eller Asean upphör detta avtal att gälla för den staten i enlighet med artikel 32 med verkan från och med den dag då dess utträde ur unionen eller Asean, beroende på omständigheterna, träder i kraft.

## **ARTIKEL 30**

### **Registrering av detta avtal**

Detta avtal och eventuella ändringar av detta ska registreras hos Icao av Aseans generalsekreterare när det träder i kraft.

## **ARTIKEL 31**

### **Anslutning av nya EU-medlemsstater**

1. Detta avtal ska vara öppet för anslutning av stater som har blivit medlemsstater i unionen efter dagen för undertecknandet av detta avtal.

2. En EU-medlemsstats anslutning till detta avtal ska ske genom deponering av ett anslutningsinstrument till detta avtal hos Europeiska unionen, som ska underrätta parterna och Aseans generalsekreterare om deponeringen av anslutningsinstrumentet och dagen för detta. Anslutningen ska träda i kraft den femtonde (15:e) dagen efter den dag då anslutningsinstrumentet deponeras.

3. Artikel 26.1, 26.2, 26.3 och 26.7 ska i tillämpliga delar gälla för befintliga avtal och överenskommelser som finns vid tidpunkten för en EU-medlemsstats anslutning till detta avtal.

**ARTIKEL 32**  
**Territoriell tillämpning**

Detta avtal ska tillämpas, å ena sidan, på unionens territorium och, å andra sidan, på Aseans medlemsstaters territorium enligt definitionen i artikel 2.1 z.

**ARTIKEL 33**  
**Ikraftträdande**

1. Detta avtal ska ratificeras, godtas eller godkännas i enlighet med parternas respektive förfaranden.
  
2. Aseans generalsekreterare ska skriftligen underrätta Europeiska unionen för att bekräfta att respektive förfaranden för ratificering, godtagande eller godkännande har slutförts av Aseans medlemsstater. Europeiska unionen ska skriftligen underrätta Aseans generalsekreterare för att bekräfta att respektive förfaranden för ratificering, godtagande eller godkännande har slutförts av unionen och dess medlemsstater.
  
3. Om inte annat följer av artikel N ska detta avtal träda i kraft trettio (30) dagar efter datumet för mottagandet av den senaste skriftliga underrättelse som avses i punkt 2 i denna artikel.

**ARTIKEL 34**  
**Giltiga texter**

1. Detta avtal ska upprättas i två exemplar på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, iriska, italienska, kroatiska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska och ungerska språken, vilka alla texter är lika giltiga.
  
2. I händelse av skillnader mellan språkversionerna ska den gemensamma kommittén besluta om vilket språk som ska användas.
  
3. En av avtalets originaltexter, inklusive eventuella ändringar av avtalet, ska deponeras hos Aseans generalsekreterare, som utan dröjsmål ska överlämna en bestyrkt kopia av avtalet till varje medlemsstat i Asean. Den andra originaltexten till avtalet, inklusive eventuella ändringar av den, ska deponeras hos Europeiska unionen.

Till BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade, undertecknat detta avtal i två exemplar i [...] den [...] dagen i [...] år [...].

**För Konungariket Belgien:**  
**För Republiken Bulgarien:**  
**För Republiken Tjeckien:**  
**För Konungariket Danmark:**  
**För Förbundsrepubliken Tyskland:**  
**För Republiken Estland:**  
**För Irland:**  
**För Republiken Grekland:**  
**För Konungariket Spanien:**  
**För Republiken Frankrike:**  
**För Republiken Kroatien:**  
**För Republiken Italien:**  
**För Republiken Cypern:**  
**För Republiken Lettland:**  
**För Republiken Litauen:**  
**För Storhertigdömet Luxemburg:**  
**För Ungern:**  
**För Republiken Malta:**  
**För Konungariket Nederländerna:**  
**För Republiken Österrike:**  
**För Republiken Polen:**  
**För Republiken Portugal:**  
**För Rumänien:**  
**För Republiken Slovenien:**  
**För Republiken Slovakien:**  
**För Republiken Finland:**  
**För Konungariket Sverige:**  
**För Europeiska unionen:**

**För Brunei Darussalams regering:**  
**För Konungariket Kambodjas regering:**  
**För Republiken Indonesiens regering:**  
**För Demokratiska folkrepubliken Laos regering:**  
**För Malaysias regering:**  
**För Republiken Unionen Myanmars regering:**  
**För Republiken Filippinernas regering:**  
**För Republiken Singapores regering:**  
**För Konungariket Thailands regering:**  
**För Socialistiska republiken Vietnams regering:**

## ARTIKEL A Flygrutter

1. Trots vad som sägs i punkterna 1 och 2 i artikel 3 och med förbehåll för Indonesiens nationella lagar och andra författningar ska punkter i Indonesien, när det gäller bedrivande av passagerarlufttrafik och kombinerad lufttrafik mellan Indonesien och unionen, avse Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan och Surabaya.

2. Om

- a) ett luftfartsavtal mellan Aseans medlemsstater, eller
- b) ett luftfartsavtal mellan Aseans medlemsstater gemensamt och något annat land,

tillåter lufttrafikföretag att bedriva passagerarlufttrafik och kombinerad lufttrafik till andra punkter i Indonesien än Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan och Surabaya, ska punkter i Indonesien också omfatta dessa punkter.

3. Vid tillämpning av artikel 10.12 ska, när det gäller Indonesien, de inhemska kodelningsrättigheterna utövas via de punkter som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel till andra punkter i Indonesien, eller vice versa.

## ARTIKEL B Trafikrättigheter

Trots vad som sägs i artikel 3.2 ska följande bestämmelser gälla:

- a) Beviljandet av femte frihetsrättigheter enligt artikel 3.3 f till ett lufttrafikföretag från unionen för att utföra passagerar- och kombinationstjänster mellan punkter i Myanmar och punkter inom Asean ska få verkan den 1 juli 2024.
- b) Beviljandet av femte frihetsrättigheter enligt artikel 3.3 e till ett lufttrafikföretag från Myanmar för att utföra passagerar- och kombinationstjänster mellan punkter i unionen ska få verkan den 1 juli 2024.
- c) Beviljande av femte frihetsrättigheter enligt artikel 3.3 f till ett lufttrafikföretag från unionen för att utföra passagerar- och kombinationstjänster mellan punkter i unionen och punkter i Vietnam till punkter utanför Asean ska endast beviljas på flygvägar som inte trafikeras av ett vietnamesiskt lufttrafikföretag.
- d) Beviljande av femte frihetsrättigheter enligt artikel 3.3 e till ett lufttrafikföretag från Vietnam för att utföra passagerar- och kombinationstjänster mellan punkter i Vietnam och punkter i unionen till punkter utanför unionen ska endast beviljas på flygvägar som inte trafikeras av ett lufttrafikföretag från unionen.

## ARTIKEL C Rätt till reseuppehåll (stopover rights)

1. Trots vad som sägs i artikel 3.6 f ska utövandet av egna rättigheter till reseuppehåll (stopover rights) av lufttrafikföretag från unionen på flyglinjer med flera terminalstopp (co-terminal operation) inom samma medlemsstat i Asean få verkan två (2) år efter det att sådana rättigheter har utväxlats genom ett luftfartsavtal mellan Aseans medlemsstater. Utövandet av rätt till reseuppehåll (stopover rights) på flyglinjer med flera terminalstopp (co-terminal operation) inom samma EU-medlemsstat av lufttrafikföretag från Aseans medlemsstater ska få verkan samtidigt.

2. Fram till dess ska varje part i välvillig anda behandla ansökningar från en annan parts lufttrafikföretag om att utföra egen trafik med reseuppehåll (stopover traffic) på flyglinjer med flera terminalstopp (co-terminal operation) inom samma medlemsstat i Asean eller EU-medlemsstat på utom-bilateral basis, om sådana rättigheter inte redan finns tillgängliga.

#### **ARTIKEL D** **Utseende av lufttrafikföretag**

1. Trots vad som sägs i artikel 4.1 får Indonesien, Myanmar, Filippinerna och Vietnam behålla det krav på utseende av lufttrafikföretag som finns i deras respektive nationella lagar och andra författningar vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal.

2. Vid tillämpningen av punkt 1 i denna artikel ska unionens offentliggörande av en "Förteckning över EU-lufttrafikföretag som innehar en aktiv operativ licens" anses uppfylla dessa nationella krav på utseende för de lufttrafikföretag som ingår i den förteckningen, förutsatt att förteckningen görs lättillgänglig för de behöriga myndigheterna i nämnda medlemsstater i Asean på elektronisk väg.

3. Indonesien, Myanmar, Filippinerna och Vietnam ska sträva efter att så snart som möjligt avskaffa dessa utseendekrav och underrätta gemensamma kommittén om detta.

#### **ARTIKEL E** **Rättvis konkurrens**

1. För att undvika tvivel bekräftar parterna att det i artikel 8.2 a och b endast föreskrivs en skyldighet för parterna att anta eller upprätthålla konkurrenslagstiftning och inrätta en oberoende konkurrensmyndighet för att genomdriva denna konkurrenslagstiftning. Parterna bekräftar också att detta avtal inte hindrar konkurrensmyndigheterna från att fungera oberoende. Dessa konkurrensmyndigheters beslut omfattas inte av tvistlösningsmekanismen enligt artikel 25.

2. En part får således endast ansöka om prövning med avseende på artikel 8.2 a och b om en annan part inte upprätthåller konkurrenslagstiftning eller en operativt oberoende konkurrensmyndighet som effektivt genomdriver den partens konkurrenslagstiftning. Inget i artikel 8.2 a och b ska tolkas som en invändning mot beslut eller domar som fattats eller avkunnats av en parts konkurrensmyndighet, domstolar eller tribunaler för att genomdriva en parts konkurrenslagstiftning.

3. Trots vad som sägs i artikel 25.1 ska tvistlösningsmekanismen i den artikeln inte tillämpas på tvister som rör tillämpningen eller tolkningen av artikel 8 och som uppstår före den 1 januari 2025.

#### **ARTIKEL F** **Operativa planer, program och tidtabeller**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3 och artikel 10.11 och 10.12, och utan hinder av artikel 10.7, får Kambodja, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, Filippinerna, Thailand och Vietnam upprätthålla de förfaranden som finns i deras respektive nationella lagar och andra författningar vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal när det gäller godkännande av operativa planer, program och tidtabeller, inbegripet information om luftfart som bedrivs inom ramen för avtal om samverkande marknadsföring, som inrättats av lufttrafikföretag från unionen för tillhandahållande av lufttrafik till och från dessa staters territorier.

2. Kambodja, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, Filippinerna, Thailand och Vietnam ska minimera den administrativa bördan till följd av sådana krav och förfaranden. Dessa operativa planer, program och tidtabeller ska godkännas inom tio (10) arbetsdagar från datumet för mottagande av lufttrafikföretagets ansökan, under förutsättning att lufttrafikföretaget har erhållit de trafikillstånd och tekniska tillstånd som krävs i enlighet med artikel 4.

3. Kambodja, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar, Filippinerna, Thailand och Vietnam ska sträva efter att så snart som möjligt avskaffa nämnda förfaranden och underrätta gemensamma kommittén om detta.

## **ARTIKEL G**

### **Försäljning och lokala utgifter**

1. Trots vad som sägs i artikel 10.8 och 10.9 får Indonesien, Myanmar och Vietnam vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal behålla de krav som finns i deras respektive nationella lagar och andra författningar när det gäller användningen av deras nationella valuta vid inhemsk försäljning av transporter och därmed sammanhängande tjänster samt vid betalning för lokala utgifter.
2. Indonesien, Myanmar och Vietnam ska sträva efter att så snart som möjligt avskaffa nämnda krav och underrätta gemensamma kommittén om detta.

## **ARTIKEL H**

### **Överföring av lokala intäkter**

1. För att undvika tvivel avser begreppet "överföring" i artikel 10.10 a, när det gäller Filippinerna, annan överföring än sådan som görs av en filial till ett utländskt bolag som bedriver handel eller affärsverksamhet i Filippinerna.
2. När det gäller överföring av vinst från en filial till ett utländskt bolag som bedriver handel eller affärsverksamhet i Filippinerna ska Filippinerna ha rätt att ta ut skatt på filialens vinstöverföring i enlighet med landets nationella lagstiftning, såvida inte en lägre skattesats eller ett undantag medges enligt ett dubbelbeskattningsavtal mellan Filippinerna och det land där den utländska transportören är bosatt.
3. Filippinerna ska sträva efter att samarbeta med unionen för att utveckla en gemensam ram för behandling av överföringar från lufttrafikföretag från unionen som bedriver verksamhet i Filippinerna och underrätta gemensamma kommittén om detta.

## **ARTIKEL I**

### **Tariffer**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13.1, och utan hinder av artikel 13.2, får Filippinerna vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal upprätthålla de förfaranden som finns i landets nationella lagar och andra författningar när det gäller godkännande av de tariffer som fastställts av unionens lufttrafikföretag för lufttrafik till och från Filippinernas territorium. Nämnda tariffer ska godkännas inom tio (10) arbetsdagar efter det att de lämnats in.
2. Filippinerna ska sträva efter att så snart som möjligt avskaffa nämnda förfaranden och underrätta gemensamma kommittén om detta.

## **ARTIKEL J**

### **Lånegarantier**

Bestämmelserna i artikel 8.2 d ska inte tillämpas på subventioner i form av lånegarantier som Vietnam beviljat före undertecknandet av detta avtal och fram till dess att sådana arrangemang löper ut. Om sådana garantier emellertid skulle ge upphov till utbetalningar ska de göras i enlighet med artikel 8.3 a och b, beroende på omständigheterna.

## **ARTIKEL K**

### **Icke-diskriminering**

1. Trots vad som sägs i artikel D ska de medlemsstater i Asean som avses där inte bevilja unionens lufttrafikföretag mindre gynnsam behandling än den som de beviljar lufttrafikföretag från något annat land när det gäller utseende av lufttrafikföretag.

2. Trots vad som sägs i artiklarna F, G och I ska de medlemsstater i Asean som förtecknas i dem inte bevilja unionens lufttrafikföretag mindre förmånlig behandling än den som de beviljar sina egna lufttrafikföretag eller lufttrafikföretag från något annat land, beroende på vilken som är gynnsammare, när det gäller godkännande av operativa planer, program och tidtabeller, försäljning och lokala utgifter samt tariffer.

#### **ARTIKEL L** **Datoriserade bokningssystem**

De medlemsstater i Asean som avses i artikel 21.5 är, vid tidpunkten för undertecknandet av detta avtal, Indonesien, Malaysia, Filippinerna, Thailand och Vietnam.

#### **ARTIKEL M** **Ömsesidighet**

Om en medlemsstat i Asean enligt artiklarna D, F, G och I kräver att lufttrafikföretag från unionen ska utses, tillämpar nationella förfaranden på unionens lufttrafikföretag för förhandsgodkännande av operativa planer, program och tidtabeller, samarbetsavtal på marknaden eller tariffer, eller tillämpar nationella krav på lufttrafikföretag från unionen när det gäller den valuta som ska användas vid vissa transaktioner, ska unionen ha rätt att låta lufttrafikföretagen från den medlemsstaten i Asean omfattas av samma eller likvärdiga åtgärder.

#### **ARTIKEL N** **Ikraftträdande för Malaysia**

1. Trots vad som sägs i artikel 33, om Malaysia är den enda medlemsstat i Asean som inte har tillställt Aseans generalsekreterare sin bekräftelse av att dess förfaranden för ratificering, godtagande eller godkännande av detta avtal har slutförts,

- a) får Aseans generalsekreterare lämna en skriftlig underrättelse till Europeiska unionen som bekräftar att alla Aseans medlemsstater utom Malaysia har slutfört sina respektive förfaranden för ratificering, godtagande eller godkännande av detta avtal,
- b) ska detta avtal träda i kraft i enlighet med artikel 33.3 för unionen och dess medlemsstater och för alla medlemsstater i Asean utom Malaysia, och
- c) därefter träder avtalet i kraft för Malaysia trettio (30) dagar efter dagen för ytterligare en skriftlig underrättelse från Aseans generalsekreterare till Europeiska unionen som bekräftar att Malaysia har slutfört sina förfaranden för ratificering, godtagande eller godkännande av detta avtal.

2. Efter undertecknandet av detta avtal, och i avvaktan på att det träder i kraft för Malaysia,

- a) ska eventuella tidigare luftfartsavtal eller luftfartsöverenskommelser mellan EU:s medlemsstater och Malaysia, och mellan unionen och Malaysia, som undertecknades eller ingicks innan avtalet undertecknades, fortsätta att gälla och får inte ändras, och
- b) inga nya luftfartsavtal eller luftfartsöverenskommelser får ingås mellan EU:s medlemsstater och Malaysia, eller mellan unionen och Malaysia, utom för att tillgodose begränsade och brådskande behov under exceptionella omständigheter och utan att det påverkar deras respektive nationella lagar och andra författningar.

Unionen eller den berörda EU-medlemsstaten ska underrätta de andra parterna om alla sådana nya luftfartsavtal eller luftfartsöverenskommelser.

#### **ARTIKEL O** **Framstegsöversyn**

Den gemensamma kommittén ska på grundval av en rapport från de berörda medlemsstaterna i Asean årligen se över de framsteg som gjorts när det gäller genomförandet av artiklarna i denna bilaga.

## BILAGA 2

### PROTOKOLL ÖVER UTTALANDEN SOM GJORTS I SAMBAND MED UNDERTECKNANDET AV DET ÖVERGRIPANDE LUFTFARTSAVTALET MELLAN ASEAN OCH EU

Den 2 juni 2021 slutförde Europeiska unionens (EU) och dess medlemsstaters delegationer och medlemsstaterna i Sydostasiatiska nationers förbund (Asean) förhandlingar om det övergripande luftfartsavtalet mellan regeringarna i medlemsstaterna i Sydostasiatiska nationers förbund (Asean) och Europeiska unionen och dess medlemsstater (nedan kallat *avtalet*). I samband med undertecknandet av avtalet gjordes följande uttalanden:

#### UTTALANDE FRÅN MEDLEMSSTATERNA I SYDOSTASIATISKA NATIONERS FÖRBUND OCH EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER

Aseans medlemsstater, EU och dess medlemsstater kommer att vidta alla nödvändiga åtgärder i enlighet med sina respektive tillämpliga lagar och andra författningar för att sätta avtalet i kraft så snart som möjligt i enlighet med artikel 33 i avtalet. När det gäller Malaysia kommer landet att vidta alla nödvändiga åtgärder i enlighet med sina respektive tillämpliga lagar och andra författningar, med beaktande av artikel N i avtalet.

Aseans medlemsstater, EU och dess medlemsstater uttrycker sin avsikt att upprätthålla nära diskussioner och samordning, inom ramen för den gemensamma kommitté som föreskrivs i artikel 23 i avtalet, om insatser vid oväntade krishändelser, såsom covid-19-pandemin, i syfte att i möjligaste mån mildra eventuella störande effekter på lufttrafiken.

#### UTTALANDE FRÅN MEDLEMSSTATERNA I SYDOSTASIATISKA NATIONERS FÖRBUND, UTOM MALAYSIA, OCH MEDLEMSSTATERNA I EUROPEISKA UNIONEN

De behöriga luftfartsmyndigheterna i Aseans medlemsstater och EU:s medlemsstater har för avsikt att, i den mån deras respektive tillämpliga lagar och andra författningar tillåter det, låta ansökningar om lufttrafik och trafikillstånd från varandras lufttrafikföretag behandlas i välvillig anda på villkor som är likvärdiga med dem i avtalet, på grundval av samförstånd och ömsesidighet, från och med dagen för avtalets undertecknande och fram till dess att det träder i kraft.

#### UTTALANDE FRÅN MALAYSIA

Malaysia får underrätta parterna i avtalet om att dess behöriga luftfartsmyndigheter har för avsikt att, i den mån dess respektive tillämpliga lagar och andra författningar tillåter det, låta ansökningar om lufttrafik och trafikillstånd från EU:s lufttrafikföretag behandlas i välvillig anda på villkor som är likvärdiga med dem i avtalet, på grundval av samförstånd och

ömsesidighet, från och med det datum som anges i den underrättelsen och fram till dess att avtalet träder i kraft.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta protokoll över uttalanden.

**UNDERTECKNAT i [STAD], [LAND] den [...] dagen i [månad] år [...] på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, iriska, italienska, kroatiska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska och ungerska.**

För Konungariket Belgien:

För Republiken Bulgarien:

För Republiken Tjeckien:

För Konungariket Danmark:

För Förbundsrepubliken Tyskland:

För Republiken Estland:

För Irland:

För Republiken Grekland:

För Konungariket Spanien:

För Republiken Frankrike:

För Republiken Kroatien:

För Republiken Italien:

För Republiken Cypern:

För Republiken Lettland:

För Republiken Litauen:

För Storhertigdömet Luxemburg:

För Ungern:

För Republiken Malta:

För Konungariket Nederländerna:

För Republiken Österrike:

För Republiken Polen:

För Republiken Portugal:

För Rumänien:

För Republiken Slovenien:

För Republiken Slovakien:

För Brunei Darussalams regering:

För Konungariket Kambodjas regering:

För Republiken Indonesiens regering:

För Demokratiska folkrepubliken Laos regering:

För Malaysias regering:

För Republiken Unionen Myanmars regering:

För Republiken Filippinernas regering:

För Republiken Singapores regering:

För Konungariket Thailands regering:

För Socialistiska republiken Vietnams regering:

För Republiken Finland:  
För Konungariket Sverige:  
För Europeiska unionen: