



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
X kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-06111-96-25

**Druk nr 1854**

Warszawa, 21 lipca 2025 r.

Pan  
Szymon Hołownia  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

na podstawie art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, uprzejmie zawiadamiam, że Rada Ministrów zamierza przedstawić do ratyfikacji Prezydentowi Rzeczypospolitej Polskiej

**- Kompleksową umowę o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, sporządzoną na Bali dnia 17 października 2022 r.,**

której ratyfikacja - zdaniem Rady Ministrów - nie wymaga uprzedniej zgody wyrażonej w ustawie.

W załączeniu przekazuję tekst wymienionego dokumentu wraz z uzasadnieniem.

*Z poważaniem*

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 17 października 2022 roku na Bali została sporządzona Kompleksowa umowa o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi.

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

2025 roku.

PREZYDENT  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Andrzej Duda

PREZES RADY MINISTRÓW

Donald Tusk

## UZASADNIENIE

### **I. Potrzeba i cel związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową**

Kompleksowa umowa o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, sporządzona na Bali dnia 17 października 2022 roku (zwana dalej „Umową”) jest pierwszą umową o transporcie lotniczym podpisaną przez dwa bloki państw. Wszystkie wcześniejsze kompleksowe umowy o transporcie lotniczym były zawierane przez UE i jej państwa członkowskie z pojedynczymi państwami<sup>1</sup> lub w ramach utworzenia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego z państwami Bałkanów Zachodnich<sup>2</sup>, które nie tworzyły jednak stowarzyszenia państw.

Celem Umowy jest stopniowe otwieranie rynku w zakresie dostępu do tras i zdolności przewozowych, a dzięki temu poprawa połączeń lotniczych między państwami członkowskimi UE a państwami członkowskimi ASEAN z korzyścią dla konsumentów i gospodarki. Ponadto celem Umowy jest zapewnienie uczciwej konkurencji, niedyskryminacji, przejrzystości i stworzenie równych warunków dla podmiotów gospodarczych.

Należy się spodziewać, że Umowa przyczyni się do wzrostu przewozów lotniczych między państwami członkowskimi UE, w tym Polską, a państwami członkowskimi ASEAN. Dzięki jednolitym ramom regulacyjnym ustanowionym Umową przewoźnicy lotniczy będą mogli swobodnie wykonywać przewozy pasażerskie i towarowe z dowolnego punktu w Unii Europejskiej do państw członkowskich ASEAN. Przewoźnicy lotniczy będą również mogli wykonywać nieograniczoną liczbę przewozów wyłącznie towarowych do punktów położonych dalej oraz przewozy pasażerskie do punktów położonych dalej, z zastrzeżeniem ograniczeń dotyczących częstotliwości.

### **II. Różnice między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym**

---

<sup>1</sup> Dotychczas podpisane zostały kompleksowe umowy o transporcie lotniczym między UE i państwami członkowskimi UE a następującymi państwami: Armenia (2021), Gruzja (2010), Izrael (2013), Jordania (2010), Mołdawia (2012), Kanada (2009), Katar (2021), Maroko (2006), Ukraina (2021), Stany Zjednoczone (2007, 2011). Specjalne relacje w zakresie transportu lotniczego są ustanowione również z Islandią, Lichtensteinem i Norwegią (państwa Europejskiego Obszaru Gospodarczego) oraz Wielką Brytanią i Szwajcarią.

<sup>2</sup> Wielostronna umowa między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Republiką Bułgarii, Republiką Chorwacji, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Islandii, Republiką Czarnogóry, Królestwem Norwegii, Rumunią, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego (WEOL), sporządzona w Luksemburgu dnia 9 czerwca 2006 r.

Państwa członkowskie UE oraz państwa członkowskie ASEAN pozostają stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), dalej zwaną „konwencją chicagowską”. Przewozy lotnicze między państwami członkowskimi UE a państwami członkowskimi ASEAN są realizowane na podstawie umów dwustronnych zawartych między poszczególnymi państwami członkowskimi UE a poszczególnymi państwami członkowskimi ASEAN, tj. Brunei, Filipinami, Kambodżą, Indonezją, Laosem, Malezją, Mjanmą, Singapurem, Tajlandią oraz Wietnamem. Umowy te przewidują pewien wzajemny dostęp do rynku. Jest on jednak zróżnicowany dla poszczególnych par państw. Co więcej w umowach tych brakuje postanowień dotyczących takich elementów jak uczciwa konkurencja i równe warunki dla podmiotów gospodarczych, kwestie środowiskowe oraz kwestie społeczne.

Obecnie Polska jest związana następującymi umowami bilateralnymi:

- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Tajlandii o komunikacji lotniczej między oraz poza ich odnośne terytoria, sporządzona w Warszawie 19 maja 1976 roku (M.P. z 2021 r. poz. 72);
- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Socjalistycznej Republiki Wietnamu o cywilnej komunikacji lotniczej, sporządzona w Warszawie 11 września 1976 roku (M.P. z 2021 r. poz. 91);
- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Laotańskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej o cywilnej komunikacji lotniczej, sporządzona w Warszawie 4 października 1976 roku (M.P. z 2021 r. poz. 93);
- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Socjalistycznej Republiki Związku Birmańskiego o komunikacji lotniczej, podpisana w Warszawie 15 czerwca 1977 roku (M.P. z 2021 r. poz. 104);
- Umowa o transporcie lotniczym między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Indonezji dotycząca regularnej komunikacji lotniczej, podpisana w Dżakarcie 13 grudnia 1991 roku (M.P. z 2021 r. poz. 111);
- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Filipin o cywilnej komunikacji lotniczej, podpisana w Manili dnia 1 lipca 1993 roku (M.P. z 2020 r. poz. 951).
- Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Singapuru o transporcie lotniczym, podpisana w Warszawie, dnia 22 maja 2014 roku (M.P. z 2020 r. poz. 840).

Przedmiotowe Umowy dają podstawy formalnoprawne do uruchamiania i wykonywania



połączeń lotniczych między Rzeczpospolitą Polską a ww. państwami.

Ponadto Polska podpisała dwie umowy o cywilnej komunikacji lotniczej z państwami członkowskimi ASEAN, które nie weszły w życie:

- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Ludowej Republiki Kampuczy o cywilnej komunikacji lotniczej, sporządzona w Warszawie 23 lipca 1987 roku;
- Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Malezji o cywilnej komunikacji lotniczej, sporządzona w Kuala Lumpur 24 marca 1975 roku.

W przypadku jednego państwa członkowskiego ASEAN – Państwa Brunei Darussalam – brak jest podstaw prawnych do wykonywania regularnych połączeń lotniczych między Polską a tym państwem.

Umowa zawiera postanowienia ogólne, postanowienia w zakresie współpracy regulacyjnej, gospodarczej, instytucjonalnej. Trzonem Umowy jest artykuł 3 określający wzajemne prawa obejmujące prawa trasowe i prawa przewozowe, które mają kluczowe znaczenie dla wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przewoźników obu Stron, oraz szczegółowe zapisy definiujące swobodę operacyjną przewoźników.

W artykule 4 i 5 Umowy zawarte są regulacje w zakresie wydawanie zezwoleń eksploatacyjnych i technicznych przez władze lotnicze państw będących Stronami Umowy, a także warunki ich cofnięcia oraz zawieszenia.

Artykuł 6 odnosi się do procedury wprowadzenia liberalizacji w kwestiach własności i kontroli przewoźników lotniczych Stron państw członkowskich Unii Europejskiej i państw członkowskich ASEAN.

Natomiast w artykule 7 znajdują się przepisy zobowiązujące do przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych na terytorium państw, będących Stronami Umowy.

Ponadto w Umowie znajdują się zapisy dotyczące uczciwej konkurencji, ochrony konsumentów, bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, aspekty socjalne, dotyczące ochrony środowiska, a także odnoszące się do komputerowych systemów rezerwacji.

Dodatkowym elementem ww. Umowy jest rozbudowany załącznik odnoszący się do poszczególnych artykułów w kontekście doprecyzowań i wyłączeń dla poszczególnych państw członkowskich ASEAN między innymi w zakresie wykazu tras, praw przewozowych, wyznaczania przewoźników lotniczych, uczciwej konkurencji, planów operacyjnych,

programów i rozkładów lotów oraz taryf i gwarancji kredytowych.

Do istotnych, szczegółowych uregulowań zawartych w Umowie należy zaliczyć:

- określenie praw przewozowych Stron przez wskazanie, iż każda ze Stron przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Strony prawo do świadczenia usług regularnego i nieregularnego transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:
  - a. w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: dowolne punkty w Unii Europejskiej – dowolne punkty pośrednie – dowolne punkty w państwie członkowskim ASEAN – dowolne punkty położone dalej.  
Punkty położone dalej obejmują przynajmniej jeden punkt w dowolnym innym państwie członkowskim ASEAN;
  - b. w odniesieniu do przewoźników z państw członkowskich ASEAN: dowolne punkty w danym państwie członkowskim ASEAN – dowolne punkty pośrednie – dowolne punkty w Unii – dowolne punkty położone dalej;  
Punkty w Unii obejmują przynajmniej jeden punkt w dowolnym państwie członkowskim UE.
  - c. w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: między dowolnymi punktami w państwie członkowskim ASEAN a dowolnymi punktami w innym państwie członkowskim ASEAN lub dowolnymi punktami w państwie trzecim w ramach usługi rozpoczynającej lub kończącej się w Unii (prawo piątej wolności lotniczej);
  - d. w odniesieniu do przewoźników lotniczych z państw członkowskich ASEAN: między dowolnymi punktami w państwie członkowskim UE a dowolnymi punktami w innym państwie członkowskim UE lub dowolnymi punktami w państwie trzecim w ramach usługi rozpoczynającej lub kończącej się w tym państwie członkowskim ASEAN (prawo piątej wolności lotniczej).

W przypadku korzystania z praw piątej wolności, wprowadzono ograniczenia dotyczące liczby częstotliwości oraz możliwości obsługi danej trasy.

- przyznanie przewoźnikom z UE na zasadzie wzajemności możliwość wykonywania przewozów między państwami ASEAN a UE lub punktami położonymi w państwie trzecim;
- prawo ustanawiania biur na terytorium drugiej Strony oraz sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Strony własnego personelu;
- prawo wykonywania własnej obsługi naziemnej oraz korzystania z usług świadczonych w

tym zakresie przez podmioty trzecie na terytorium drugiej Strony, do świadczenia usług obsługi naziemnej na rzecz przedsiębiorstw lotniczych operujących w tym samym porcie lotniczym, jeżeli posiada odpowiednie zezwolenie i jeżeli jest to zgodne z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi;

- prawo sprzedaży przewozów lotniczych i powiązanych usług na terytorium drugiej Strony;
- prawo do wymiany i transferu dochodów uzyskanych z działalności przewoźników lotniczych na swoje własne terytorium lub do wybranego kraju;
- możliwość eksploatacji połączeń lotniczych w oparciu o porozumienia o dzieleniu pojemności statku powietrznego i dzieleniu oznaczeń linii między przewoźnikami obu Stron oraz z przewoźnikami państwa trzeciego, a także dostawcami transportu naziemnego, porozumienia franczyzowe i brandingowe, porozumienia leasingowe;
- prawo wykonywania usług transportu intermodalnego pasażerskiego i towarowego;
- regulacje w zakresie zwolnień i ułatwień celnych stosowanych zgodnie z wewnętrznymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi Stron;
- zastosowanie zasad niedyskryminacyjnego traktowania przewoźników, powiązania opłat z kosztami oraz równomiernego ich rozdzielenia między kategorie użytkowników;
- świadczenie usług przewozu lotniczego na zasadzie uczciwych i równych możliwości, z wyłączeniem niedozwolonej pomocy publicznej;
- zobowiązanie Stron do udostępniania danych statystycznych dotyczących transportu lotniczego;
- regulacje dotyczące wejścia Umowy w życie oraz wyłączenia w zakresie zatwierdzenia Malezji.

Postanowienia Umowy mają charakter nadrzędny w stosunku do odpowiednich postanowień obowiązujących dwustronnych umów o komunikacji lotniczej między państwami członkowskimi UE a państwami członkowskimi ASEAN. Istniejące prawa przewozowe, które wynikają z tych umów dwustronnych i które są uregulowane w art. 3, art. 4, art. 10 i art. 13 mogą być jednakże w dalszym ciągu realizowane, jeżeli są one bardziej korzystne dla zainteresowanych przewoźników lotniczych i nie wiążą się z dyskryminacją innych państw członkowskich UE i ich obywateli.

### **III. Przewidywane skutki społeczne, gospodarcze, finansowe, polityczne i prawne związane z wejściem w życie Umowy**

Państwa członkowskie ASEAN reprezentują około 650 milionów ludzi, z łącznym PKB sięgającym około 2,6 biliona (2.600 mld) dolarów. Gdyby więc państwa te były jednym krajem, ASEAN stanowiłby 9 co do wielkości gospodarką na świecie. Państwa te są także łącznie 13. największym partnerem Unii w dziedzinie lotnictwa.

Zgodnie z danymi statystycznymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2023 r. w polskich portach lotniczych, w międzynarodowym ruchu lotniczym między Polską a państwami członkowskimi ASEAN przewieziono 62 660 pasażerów – 44 814 pasażerów do/z Tajlandii i 17 846 pasażerów do/z Wietnamu. Wszyscy pasażerowie zostali obsłużeni w ramach 251 przewozów czarterowych. Ponadto do krajów ASEAN wykonywane były w 2023 r. również przewozy towarowe (do Wietnamu i Tajlandii). Łącznie do tych krajów przewieziono 350 ton cargo lotniczego. W pierwszym kwartale 2024 r. zrealizowano już 220 operacji lotniczych do Tajlandii i Wietnamu. W okresie tym przewieziono łącznie 55 266 pasażerów i 399 ton cargo.

Wejście w życie Umowy będzie miało następujące skutki społeczne, gospodarcze i polityczne:

- zacieśnienie stosunków politycznych i gospodarczych między obydwoma regionami, a także współpracy regulacyjnej;
- wygenerowanie efektywnej sieci połączeń transportu lotniczego, służącej rozwojowi handlu, turystyki, inwestycji oraz rozwoju gospodarczego i społecznego;
- stopniowa liberalizacja, z zachowaniem okresów przejściowych, dostępu do rynków Stron na zasadzie uczciwej konkurencji i niedyskryminacji, przyczyni się do otwarcia nowych połączeń między portami lotniczymi Stron, a także wejście na rynek nowych linii lotniczych;
- utrzymanie najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego i utrzymania zaufania podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
- wzmocnienie znaczenia ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizacji międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa, w tym przeciwdziałanie zmianie klimatu i redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa, uwzględniając uzgodnienia wielostronne w tym zakresie;
- skrócenie tras lotniczych i zmniejszenie liczby operacji startu i lądowania dzięki zapewnieniu bezpośrednich połączeń;
- otwarcie możliwości operacyjnych dla przewoźników lotniczych każdej ze Stron przez umożliwienie skorzystania z szeregu opcji biznesowych, których celem jest ułatwienie działalności przewoźników lotniczych, dotyczących np. umów o dzieleniu oznaczeń linii, obsługi naziemnej, leasingu, transportu intermodalnego;

- wzrost możliwości handlowych i zarobkowych dla przedsiębiorców lotniczych oraz pośrednio dla przedsiębiorców z powiązanych gałęzi gospodarczych (handel, turystyka), a także wzrost możliwości zarabkowania przez pracowników zatrudnionych przez tych przedsiębiorców, jak również stworzenie lepszych warunków korzystania z usług tych przedsiębiorców przez konsumentów;
- w przyszłości może przyczynić się również do ułatwienia podmiotom działającym w branży transportu lotniczego dostępu do kapitału na potrzeby dalszego rozwoju.

Można oczekiwać, że wejście w życie Umowy zachęci przedsiębiorstwa lotnicze do uruchomienia bezpośrednich regularnych połączeń lotniczych z/do państw będącymi Stronami Umowy.

Umowa ta wejdzie w życie po zakończeniu przez wszystkie państwa członkowskie UE i Unię oraz wszystkie państwa członkowskie ASEAN procesów ratyfikacji lub zatwierdzenia. Może ona jednak również wejść w życie w odniesieniu do Unii i jej państw członkowskich oraz wszystkich państw członkowskich ASEAN, z wyjątkiem Malezji, jeżeli Malezja będzie jedynym państwem członkowskim ASEAN, które jej nie ratyfikuje. Po ratyfikacji Umowy przez Malezję wejdzie ona w życie również w odniesieniu do tego państwa.

Umowa nie zawiera postanowień odnoszących się do tymczasowego jej stosowania. Na zakończenie negocjacji Umowy w dniu 2 czerwca 2021 r. państwa członkowskie UE i państwa członkowskie ASEAN przyjęły oświadczenie, zgodnie z którym władze lotnicze państw będących Stronami Umowy będą przychylnie rozpatrywać wnioski o zezwolenia operacyjne i zezwolenia techniczne składane przez przewoźników lotniczych drugiej Strony na warunkach równoważnych warunkom Umowy, na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z ich prawem wewnętrznym. Oświadczenie to nie skutkuje jednak tymczasowym stosowaniem Umowy.

Wejście w życie Umowy nie spowoduje obciążenia Rzeczypospolitej Polskiej pod względem finansowym.

Postanowienia Umowy nie odbiegają od obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawstwa oraz są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

#### **IV. Tryb związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową**

Związanie Rzeczypospolitej Polskiej Umową nastąpi w drodze ratyfikacji bez uprzedniej zgody

wyrażonej w ustawie, zgodnie z art. 89 ust. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. poz. 483, z późn. zm.), zwanej dalej „Konstytucją” oraz zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 127).

Wybór tej formy związania Umową wynika z faktu, że umowa nie dotyczy żadnej z przesłanek, o których mowa w art. 89 ust. 1 Konstytucji, w tym w szczególności wolności, praw i obowiązków obywatelskich określonych w Konstytucji czy też spraw uregulowanych w ustawie lub w których Konstytucja wymaga ustawy. Jednocześnie związanie Umową na podstawie art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych zapewni przedmiotowej Umowie charakter prawa powszechnie obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej, ponieważ jej postanowienia będą miały zastosowanie do szerokiego kręgu podmiotów (organy administracji państwowej, przedsiębiorcy, konsumenci).

Zwolnienia z opłat, o których mowa w art. 11 Umowy, nie wykraczają poza zakres zwolnień tego rodzaju stosowanych obecnie przez Rzeczpospolitą Polską w oparciu o obowiązujące normy prawa podatkowego (w tym również wiążącego Rzeczpospolitą Polską prawa międzynarodowego).

W szczególności zwolnienia z opłat celnych dotyczą zwolnień wynikających ze zobowiązań międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską w związku z ratyfikacją konwencji chicagowskiej.

Zwolnienia z podatku od towarów i usług wynikają z przepisów znajdujących swoje odzwierciedlenie w rozwiązaniach ustawowych, które zostały zharmonizowane na poziomie unijnym przez dyrektywę 2006/112/WE Rady z dnia 28 listopada 2006 r. w sprawie wspólnego systemu podatku od wartości dodanej (Dz. Urz. UE L 347 z 11.12.2006, str. 1, z późn. zm.). Art. 148 dyrektywy 2006/112/WE stanowi, że państwa członkowskie zwalniają od podatku VAT dostawy towarów związane z zaopatrzeniem statków powietrznych, dostawę, przebudowę, naprawę, konserwację, czarterowanie oraz wynajem statków powietrznych oraz sprzętu, a także innych usług na potrzeby statków powietrznych oraz ich ładunków.

Regulacja ta została zaimplementowana w przepisach art. 83 ust. 1 pkt 5, 6, 13, 16 i 18 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2025 r. poz. 775, z późn. zm.), które umożliwiają zastosowanie stawki 0% w odniesieniu do:

- importu środków transportu lotniczego oraz części zamiennych do nich i wyposażenia pokładowego przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w

transporcie międzynarodowym;

- dostaw środków transportu lotniczego oraz części zamiennych do nich i wyposażenia pokładowego dla przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- usług najmu, dzierżawy, leasingu lub czarteru środków transportu lotniczego oraz najmu, dzierżawy, leasingu lub czarteru wyposażenia tych środków wykorzystywanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- usług polegających na remoncie, przebudowie lub konserwacji środków transportu lotniczego oraz ich wyposażenia i sprzętu zainstalowanego na nich, używanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym;
- dostaw towarów służących zaopatrzeniu środków transportu lotniczego używanych przez przewoźników lotniczych wykonujących głównie przewozy w transporcie międzynarodowym.

Podobnie zharmonizowane są rozwiązania prawne w zakresie podatku akcyzowego przez dyrektywę Rady (UE) 2020/262 z dnia 19 grudnia 2019 r. ustanawiającą ogólne zasady dotyczące podatku akcyzowego (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 58 z 27.02.2020, str. 4, z późn. zm.). Art. 13 ust. 2 w związku z ust. 1 dyrektywy stanowią, że państwa członkowskie mogą zwalniać z podatku akcyzowego wyroby akcyzowe dostarczane na pokładach samolotów w czasie lotu do państwa trzeciego. Z kolei z art. 34 ust. 3 dyrektywy Rady (UE) 2020/262 wynika, że nie podlegają podatkowi akcyzowemu wyroby akcyzowe przechowywane na pokładzie samolotu wykonującego przelot między dwoma państwami członkowskimi, ale niedostępne w sprzedaży w czasie, gdy samolot znajduje się na terytorium jednego z państw członkowskich. Natomiast art. 49 dyrektywy Rady (UE) 2020/262 pozwala, do czasu przyjęcia przez Radę przepisów wspólnotowych dotyczących wyrobów dla samolotów, na zachowanie swoich przepisów krajowych dotyczących zwolnień z podatku akcyzowego dla takich wyrobów.

Przedmiotowa dyrektywa jest wdrożona przez ustawę z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 126, z późn. zm.), która zwalnia od podatku akcyzowego następujące wyroby:

- używane do statków powietrznych: benzyny lotnicze, paliwo typu benzyny do silników odrzutowych oraz paliwo do silników odrzutowych, oleje smarowe do silników lotniczych

oraz preparaty smarowe do silników lotniczych (art. 32 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym);

- paliwa silnikowe przewożone w standardowych zbiornikach statków powietrznych oraz smary znajdujące się w środkach transportu, niezbędne do ich eksploatacji (art. 35 ust. 1 pkt 1 lit. c oraz pkt 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2008 r. o podatku akcyzowym);
- napoje alkoholowe, wyroby tytoniowe i inne wyroby w ograniczonych ilościach dostarczane na pokłady samolotów, pod warunkiem że są rozdawane lub sprzedawane do bezpośredniej konsumpcji przez podróżnych lub załogę podczas trwania podróży w rejsach międzynarodowych (art. 39 ustawy o podatku akcyzowym oraz § 16 rozporządzenia Ministra Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 28 czerwca 2021 r. w sprawie zwolnień od podatku akcyzowego (Dz. U. z 2023 r. poz. 1891)).

Analogiczny tryb został zastosowany do związania się innymi umowami regulującymi kompleksowo całokształt zagadnień związanych z transportem lotniczym, których Unia Europejska i jej państwa członkowskie są Stroną (Umowa w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego, a także kompleksowe umowy zawarte z Armenią, Gruzją, Izraelem, Jordanią, Kanadą, Marokiem, Mołdawią, Stanami Zjednoczonymi oraz Ukrainą).

Przedmiotowa Umowa ma charakter mieszany i obok kwestii należących do kompetencji państw członkowskich UE reguluje również zagadnienia należące do wyłącznych kompetencji Unii Europejskiej. Postanowienia przedmiotowej Umowy nie naruszają obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawstwa oraz są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

#### ***a) podmioty prawa krajowego, których dotyczy Umowa***

Minister właściwy do spraw transportu będzie odpowiedzialny za wykonanie Umowy. Wykonanie Umowy dotyczy ustawowych kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Postanowienia Umowy będą miały wpływ na działalność przedsiębiorców prowadzących lotniczą działalność gospodarczą w Rzeczypospolitej Polskiej.

#### ***b) sposób, w jaki Umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym***

Następujące akty prawne są związane z Umową:

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2024 r. poz. 236, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 27 lipca 2002 r. – Prawo dewizowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 1131).



***c) środki prawne jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania Umowy***

Wejście w życie Umowy nie spowoduje konieczności dokonania zmian w ustawodawstwie wewnętrznym.

Postanowienia Umowy nie odbiegają od obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej ustawodawstwa oraz są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

KOMPLEKSOWA UMOWA O TRANSPORCIE LOTNICZYM  
MIĘDZY PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI  
STOWARZYSZENIA NARODÓW AZJI POŁUDNIOWO-WSCHODNIEJ  
A UNIĄ EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI

Rządy:

PAŃSTWA BRUNEI DARUSSALAM,

KRÓLESTWA KAMBODŻY,

REPUBLIKI INDONEZJI,

LAOTAŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWO-DEMOKRATYCZNEJ,

MALEZJI,

REPUBLIKI ZWIĄZKU MJANMY,

REPUBLIKI FILIPIN,

REPUBLIKI SINGAPURU,

KRÓLESTWA TAJLANDII

oraz

SOCJALISTYCZNEJ REPUBLIKI WIETNAMU,

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

z jednej strony,

oraz

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA CHORWACJI,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

REPUBLIKA MALTY,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII oraz

KRÓLESTWO SZWECJI,

będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanym dalej łącznie „Traktatami UE”) i państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwanymi dalej łącznie „państwami członkowskimi UE”, a indywidualnie – „państwem członkowskim UE”),

oraz

UNIA EUROPEJSKA (zwana dalej „Unią” lub „UE”),

z drugiej strony,

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

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

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

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

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

ZDECYDOWANE zmaksymalizować potencjalne korzyści płynące ze współpracy regulacyjnej;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:



## ARTYKUŁ 1

### Zakres

1. Niniejsza Umowa reguluje kwestie związane ze świadczeniem usług transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych z Unii z, w obrębie lub do terytorium państw członkowskich ASEAN oraz przez przewoźników lotniczych z państw członkowskich ASEAN z, w obrębie lub do terytorium Unii, a także kwestie dotyczące świadczenia określonych usług związanych z takimi usługami transportu lotniczego zgodnie z niniejszą Umową.
2. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że postanowień niniejszej Umowy nie można w żadnym przypadku interpretować jako regulujących kwestie związane ze świadczeniem usług transportu lotniczego jakiegokolwiek przez przewoźnika lotniczego z państwa członkowskiego ASEAN z, w obrębie lub do terytorium innego państwa członkowskiego ASEAN ani jako regulujących kwestie dotyczące świadczenia określonych usług związanych z takimi usługami transportu lotniczego.

## ARTYKUŁ 2

### Definicje

1. Na potrzeby niniejszej umowy stosuje się następujące definicje:
  - a) „konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisaną w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. i obejmuje wszelkie załączniki przyjęte zgodnie z art. 90 tej konwencji, a także wszelkie zmiany tych załączników lub tej konwencji dokonane zgodnie z jej art. 90 i 94 w zakresie, w jakim takie załączniki i takie zmiany stały się skuteczne względem Stron;

- b) „konwencja montrealska” oznacza Konwencję o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzoną w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r.;
- c) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;
- d) „ustalenie przynależności państwowej” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 4 dotyczące jego struktury własności, podmiotów sprawujących nad nim skuteczną kontrolę i głównego miejsca prowadzenia działalności;
- e) „właściwe organy” oznaczają agencje rządowe lub jednostki sektora publicznego odpowiedzialne za pełnienie funkcji regulacyjnych i administracyjnych spoczywających na Stronach zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy;
- f) „organ ochrony konkurencji” oznacza właściwy organ lub właściwe organy odpowiedzialne za egzekwowanie prawa konkurencji Strony, w tym – w przypadku Unii – Komisję Europejską;
- g) „prawo konkurencji” oznacza prawo regulujące – w ramach jurysdykcji danej Strony – następujące zachowania w zakresie, w jakim mogą one mieć wpływ na usługi transportu lotniczego do, z lub w obrębie terytorium tej Strony:
  - (i) zawieranie umów między przewoźnikami lotniczymi, podejmowanie decyzji przez stowarzyszenia przewoźników lotniczych i stosowanie uzgodnionych praktyk, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji;

- (ii) nadużywanie pozycji dominującej przez co najmniej jednego przewoźnika lotniczego;  
lub
  - (iii) koncentracja przewoźników lotniczych w znacznym stopniu ograniczająca konkurencję,  
w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej;
- h) „komputerowy system rezerwacji” (zwany dalej „KSR”) oznacza system komputerowy zawierający informacje (w tym informacje o rozkładach, dostępności i taryfach) więcej niż jednego przewoźnika lotniczego, wraz z urządzeniami do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub bez takich urządzeń, w zakresie, w jakim niektóre lub wszystkie te usługi są udostępniane subskrybentom, oraz obejmujący „globalne systemy dystrybucji” w zakresie, w jakim uwzględniają one produkty transportu lotniczego;
- i) „dyskryminacja” oznacza wszelkiego rodzaju rozróżnienie bez obiektywnego uzasadnienia;
- j) „skuteczna kontrola” oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które, oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego, przyznają możliwość wywierania bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:
- (i) prawo użytkowania wszystkich lub niektórych aktywów przedsiębiorstwa;
  - (ii) prawa lub umowy, które przyznają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub które w inny sposób przyznają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przedsiębiorstwa;

- k) „ustalenie zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze na podstawie niniejszej Umowy, posiada wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania, aby wykonywać tego rodzaju przewozy, oraz że ma zamiar przestrzegać przepisy ustawowe i wykonawcze oraz spełniać wymogi obowiązujące przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;
- l) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczonych usług, który może obejmować odpowiednie kwoty kosztów kapitału i amortyzacji aktywów, a także koszty utrzymania, eksploatacji, zarządzania i administracji;
- m) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- n) „istotne transakcje” oznaczają dostawy towarów i usług, które ze względu na swoją wielkość mają wpływ na równe możliwości konkurowania przewoźników lotniczych Stron;
- o) „nieregularny przewóz lotniczy” oznacza usługę transportu lotniczego, która nie jest usługą regularnego przewozu lotniczego;
- p) „Strona” oznacza Unię i państwa członkowskie UE, z jednej strony, lub państwo członkowskie ASEAN, z drugiej strony;

- q) „Strony” oznaczają:
- (i) Unię i państwa członkowskie UE; oraz
  - (ii) państwa członkowskie ASEAN.
- r) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego na terytorium Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;
- s) „regularne przewozy lotnicze” oznaczają serię lotów posiadających wszystkie następujące cechy:
- (i) są wykonywane w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
  - (ii) są wykonywane przez statek powietrzny w związku z przewozem pasażerów, bagażu, poczty lub ładunków za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu w taki sposób, aby każdy lot był otwarty dla ogółu społeczeństwa;
  - (iii) są obsługiwane tak, by obsłużyć ruch lotniczy między tymi samymi dwoma punktami lub większą liczbą punktów na jeden z poniższych sposobów:
    - A) zgodnie z opublikowanym rozkładem; albo
    - B) z taką regularnością lub częstotliwością, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;

- t) „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której przewoźnik lotniczy bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do co najmniej jednej kategorii takich usług i nie zawiera z osobą trzecią żadnego rodzaju umowy dotyczącej świadczenia takich usług. Na potrzeby niniejszej definicji przyjmuje się, że przewoźnicy lotniczy nie są dla siebie osobami trzecimi, jeżeli:
- (i) jeden z nich posiada udział większościowy w drugim; lub
  - (ii) ten sam podmiot posiada udział większościowy w każdym z nich;
- u) „poważne zaburzenia w gospodarce Strony” oznaczają wyjątkowy, tymczasowy i poważny kryzys, który wpływa na całą gospodarkę państwa członkowskiego ASEAN lub państwa członkowskiego UE, a nie tylko na konkretny region lub sektor gospodarki;
- v) „przedsiębiorstwo państwowe” oznacza dowolne przedsiębiorstwo prowadzące działalność handlową, w przypadku którego:
- (i) Strona posiada więcej niż 50 % kapitału subskrybowanego przedsiębiorstwa lub głosów powiązanych z akcjami emitowanymi przez przedsiębiorstwo lub z udziałami w przedsiębiorstwie; lub
  - (ii) Strona wywiera lub może wywierać – bezpośrednio lub pośrednio – decydujący wpływ z uwagi na swój wkład finansowy w przedsiębiorstwo lub z uwagi na przyjęte zasady lub praktyki regulujące kwestie związane z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa, bądź ze względu na inne środki istotne z punktu widzenia wywierania takiego decydującego wpływu na przedsiębiorstwo. Domniemywa się, że Strona wywiera decydujący wpływ, jeżeli może ona, bezpośrednio lub pośrednio, mianować w danym przedsiębiorstwie więcej niż połowę członków jego organu administracyjnego, zarządzającego lub kontrolnego;

- w) „ładowanie w celach niehandlowych” oznacza ładowanie w jakimkolwiek celu innym niż załadunek na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu, załadunek lub wyładunek bagażu, ładunków lub poczty w ramach transportu lotniczego;
- x) „dotacja” oznacza dowolny wkład finansowy przyznany przez rząd lub inny podmiot publiczny, w tym:
- (i) bezpośredni transfer środków pieniężnych, w formie dotacji, pożyczki lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalny bezpośredni transfer środków pieniężnych, przejęcie zobowiązań, takich jak gwarancje kredytowe, zastrzyki kapitałowe, własność, ochrona przed bankructwem lub ubezpieczenie;
  - (ii) zrzeczenie się lub niepobranie należnego dochodu;
  - (iii) dostarczenie towarów lub świadczenie usług innych niż związanych z ogólną infrastrukturą lub zakup towarów lub usług; lub
  - (iv) dokonanie płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzenie bądź zlecenie prywatnemu podmiotowi wykonania jednej lub większej liczby funkcji określonych w ust. 1 lit. x) ppkt (i), (ii) i (iii) niniejszego artykułu, które zazwyczaj powierza się rządowi lub innemu podmiotowi publicznemu i które w rzeczywistości nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rządy,

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

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



## ARTYKUŁ 3

### Przyznanie praw

#### Wykaz tras

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

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

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

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

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

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

## Prawa przewozowe

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

- a) prawo do przelotu bez lądowania nad terytorium Strony przyznającej odpowiednie prawo;
- b) prawo do lądowania w celach niehandlowych na terytorium Strony przyznającej odpowiednie prawo;
- c) prawo przewoźników lotniczych z państwa członkowskiego ASEAN do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego w ramach regularnych i nieregularnych przewozów lotniczych pasażerów, ładunków oraz przewozów łączonych między dowolnymi punktami w tym państwie członkowskim ASEAN a dowolnymi punktami w Unii (prawa trzeciej i czwartej wolności lotniczej);
- d) prawo przewoźników lotniczych z Unii do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego w ramach regularnych i nieregularnych przewozów lotniczych pasażerów, ładunków oraz przewozów łączonych między dowolnymi punktami w Unii a dowolnymi punktami w państwach członkowskich ASEAN (prawa trzeciej i czwartej wolności lotniczej);
- e) prawo przewoźników lotniczych z państwa członkowskiego ASEAN do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego w ramach regularnych i nieregularnych przewozów lotniczych pasażerów, ładunków oraz przewozów łączonych między dowolnymi punktami w państwie członkowskim UE a dowolnymi punktami w innym państwie członkowskim UE lub dowolnymi punktami w państwie trzecim w ramach usługi rozpoczynającej lub kończącej się w tym państwie członkowskim ASEAN (prawo piątej wolności lotniczej), z zastrzeżeniem ust. 4 niniejszego artykułu;

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

4. W odniesieniu do usług przewozu pasażerów oraz usług przewozów łączonych, prawa przyznane zgodnie z ust. 3 lit. e) niniejszego artykułu podlegają – w przypadku każdego państwa członkowskiego ASEAN – wszystkim następującym warunkom:

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

5. W odniesieniu do usług przewozów pasażerów oraz usług przewozów łączonych, prawa przyznane zgodnie z ust. 3 lit. f) niniejszego artykułu podlegają – w przypadku każdego państwa członkowskiego UE – wszystkim następującym warunkom:

- a) bezpośrednio po wejściu niniejszej Umowy w życie można realizować maksymalnie siedem (7) lotów w obu kierunkach w tygodniu rozpoczynających lub kończących się w danym państwie członkowskim ASEAN;
- b) po upływie dwóch lat można realizować maksymalnie siedem (7) dodatkowych lotów w obu kierunkach w tygodniu rozpoczynających lub kończących się w danym państwie członkowskim ASEAN; oraz
- c) loty realizowane zgodnie z ust. 5 lit. b) niniejszego artykułu nie mogą odbywać się na trasach między państwem członkowskim ASEAN a państwem trzecim, które są już obsługiwane przez przewoźnika lotniczego z tego państwa członkowskiego ASEAN. Na potrzeby niniejszego ustępu trasę uznaje się za obsługiwaną przez przewoźnika z państwa członkowskiego ASEAN, jeżeli przewoźnik ten świadczy na niej usługi w zakresie regularnych przewozów lotniczych swoim własnym statkiem powietrznym, statkiem powietrznym wziętym w leasing z załogą lub bez załogi lub – w przypadku połączeń bez międzylądowań – świadcząc usługi w ramach umowy o dzieleniu oznaczeń linii.

#### Swoboda operacyjna

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

- a) wykonywać loty w dowolnym kierunku lub w obu kierunkach;
- b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;

- c) obsługiwać punkty pośrednie, punkty położone dalej oraz punkty na terytoriach Stron, w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu;
- d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;
- e) przekazywać ruch z któregokolwiek swojego statku powietrznego na którykolwiek inny ze swoich statków powietrznych w dowolnym punkcie (zmiana statku powietrznego);
- f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium Stron;
- g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium innej Strony;
- h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia danego połączenia; oraz
- i) obsługiwać więcej niż jeden punkt w tym samym państwie członkowskim UE lub w tym samym państwie członkowskim ASEAN w ramach tego samego przewozu (tzw. koterminalizacja).

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

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

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

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

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

## ARTYKUŁ 4

### Zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne

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

a) w przypadku przewoźnika lotniczego z państwa członkowskiego ASEAN:

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

b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii:

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

- (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem, a właściwy organ jest wyraźnie określony; oraz
  - (iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, i pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, innych państw będących stroną Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, Szwajcarii, obywateli tych państw, lub dowolnego połączenia tych podmiotów;
- c) przestrzegane są postanowienia art. 15 i 16; oraz
- d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek.
2. Na potrzeby niniejszego artykułu i art. 5 dowody świadczące o sprawowaniu skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym obejmują następujące elementy:
- a) dany przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję lub ważne zezwolenie wydane przez właściwy organ odpowiedniej Strony i spełnia kryteria Strony wydającej koncesję lub zezwolenie na wykonywanie międzynarodowych przewozów lotniczych; oraz
  - b) Strona ta posiada i utrzymuje programy nadzoru nad bezpieczeństwem i ochroną w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego zgodnie z normami ICAO.
3. Wydając zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne Strona traktuje wszystkich przewoźników innej Strony w sposób niedyskryminacyjny.



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

## ARTYKUŁ 5

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

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

- a) w przypadku przewoźnika lotniczego z państwa członkowskiego ASEAN:
  - (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w państwie członkowskim ASEAN lub przewoźnik ten nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem tego państwa członkowskiego ASEAN; lub
  - (ii) państwo członkowskie ASEAN, które wydało certyfikat przewoźnika lotniczego, nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lub właściwy organ nie jest wyraźnie określony; lub

(iii) przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, tego państwa członkowskiego ASEAN, jego obywateli ani zarówno tego państwa członkowskiego ASEAN, jak i jego obywateli, ani nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tego państwa członkowskiego ASEAN, jego obywateli ani zarówno tego państwa członkowskiego ASEAN, jak i jego obywateli;

b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii:

(i) przewoźnik lotniczy nie ma siedziby na terytorium Unii lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii; lub

(ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lub właściwy organ nie jest wyraźnie określony; lub

(iii) przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, ani nie pozostaje pod skuteczną kontrolą państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, innych państw będących stroną Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym, Szwajcarii, obywateli tych państw, lub dowolnego połączenia tych podmiotów; lub

c) przewoźnik lotniczy nie zastosował się do przepisów ustawowych lub wykonawczych, o których mowa w art. 7.

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

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

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

5. Postanowienia niniejszego artykułu nie ograniczają praw dowolnej ze Stron do odmowy udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikom lotniczym innej Strony, cofnięcia takiego zezwolenia, zawieszenia go, nałożenia warunków lub ograniczenia go albo aby w inny sposób zabronić wykonywania operacji przez przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych innej Strony, zawiesić je, nałożyć warunki na ich wykonywanie lub ograniczyć je, zgodnie z postanowieniami art. 8, 15, 16 lub 25.

## ARTYKUŁ 6

### Liberalizacja w kwestiach własności i kontroli

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

## ARTYKUŁ 7

### Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

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

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

## ARTYKUŁ 8

### Uczciwa konkurencja

1. Strony zgodnie uważają, że ich wspólnym celem jest stworzenie uczciwego i konkurencyjnego środowiska, w którym przewoźnicy lotniczy Stron będą korzystać z uczciwych i równych możliwości konkurowania w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego.
2. Aby osiągnąć cel, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, Strony:
  - a) przyjmują lub utrzymują odpowiednie przepisy prawa konkurencji;
  - b) powołują lub zapewniają dalsze funkcjonowanie niezależnego pod względem operacyjnym organu ochrony konkurencji dysponującego wszelkimi niezbędnymi uprawnieniami i zasobami, który skutecznie egzekwuje prawa konkurencji Strony. Decyzje organu ochrony konkurencji podlegają zaskarżeniu i kontroli przeprowadzanej przez sąd lub trybunał danej Strony;
  - c) w ramach swoich odpowiednich jurysdykcji eliminują wszelkie formy dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe możliwości konkurowania w świadczeniu usług transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych innej Strony. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że żadne postanowienia ust. 2 lit. c) niniejszego artykułu nie obejmują zachowania opisanego w art. 2 ust. 1 lit. g); oraz

- d) nie przyznają ani nie utrzymują dotacji dla jakichkolwiek przewoźników lotniczych, jeżeli dotacje te wywierałyby niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki konkurencji przewoźników lotniczych innej Strony w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego.
3. Niezależnie od ust. 2 lit. d) niniejszego artykułu, można udzielić:
- a) wsparcia dla niewypłacalnych lub znajdujących się w trudnej sytuacji przewoźników lotniczych, pod warunkiem że:
    - (i) wsparcie to jest uzależnione od wiarygodnego planu restrukturyzacji opartego na realistycznych założeniach przywrócenia w rozsądnym terminie długoterminowej rentowności znajdującego się w trudnej sytuacji przewoźnika lotniczego; oraz
    - (ii) dany przewoźnik lotniczy, jego inwestorzy lub udziałowcy wnoszą znaczny wkład w koszty restrukturyzacji;
  - b) tymczasowej pomocy na utrzymanie płynności finansowej dla przewoźnika lotniczego znajdującego się w trudnej sytuacji w formie pożyczki lub gwarancji kredytowej ograniczonej do kwoty niezbędnej do utrzymania działalności danego przewoźnika lotniczego na czas niezbędny do sporządzenia planu restrukturyzacji lub likwidacji;
  - c) pod warunkiem, że są one ograniczone do minimalnych kwot niezbędnych do osiągnięcia celu oraz że wpływ na świadczenie usług transportu lotniczego między Stronami jest ograniczony do minimum:
    - (i) dotacji mających na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi lub innymi zdarzeniami nadzwyczajnymi;

- (ii) dotacji mających na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce jednej ze Stron;
- (iii) dotacji dla przewoźników lotniczych, którym powierzono wykonywanie jasno określonych obowiązków użyteczności publicznej, niezbędnych do zaspokojenia podstawowych potrzeb w zakresie transportu ludności, których nie mogą zaspokoić same siły rynkowe, pod warunkiem że dotacje te są ograniczone do rozsądnego wynagrodzenia za świadczenie przedmiotowych przewozów lotniczych; oraz
- (iv) dotacji dostępnych dla wszystkich przewoźników, które nie są ograniczone z mocy prawa ani faktycznie do niektórych przewoźników lotniczych.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

11. W przypadku gdy sprawy, których dotyczy niniejszy artykuł, zostają objęte procedurą rozstrzygania sporów określoną w art. 25:

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

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

## ARTYKUŁ 9

### Prowadzenie działalności gospodarczej

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

## ARTYKUŁ 10

### Działalność zarobkowa

1. Strony przyznają sobie wzajemnie prawa określone w ust. 2–17 niniejszego artykułu. Dla celów niniejszego artykułu od przewoźników lotniczych Stron nie można wymagać posiadania partnera na rynku lokalnym.

#### Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

2. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo do swobodnego zakładania biur i placówek na terytorium innej Strony, jeżeli jest to konieczne do świadczenia usług zgodnie z niniejszą Umową, w zakresie, w jakim jest to praktycznie wykonalne, i na niedyskryminacyjnych warunkach.
3. Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących bezpieczeństwa i ochrony, jeżeli takie placówki znajdują się w porcie lotniczym, mogą one podlegać ograniczeniom ze względu na dostępność przestrzeni.

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

#### Obsługa naziemna

5. a) Bez uszczerbku dla ust. 5 lit. b) niniejszego artykułu przewoźnikom lotniczym każdej ze Stron zapewnia się w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium innej Strony:
- (i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej (własna obsługa naziemna);  
lub
  - (ii) prawo wyboru dostawcy spośród konkurujących ze sobą dostawców, w przypadku gdy tacy dostawcy świadczą całość lub część usług obsługi naziemnej zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi danej Strony;
- b) w odniesieniu do postanowień ust. 5 lit. a) niniejszego artykułu należy mieć na uwadze względy bezpieczeństwa oraz ograniczenia fizyczne lub operacyjne. W przypadku gdy takie względy prowadzą do ograniczenia własnej obsługi naziemnej, uniemożliwiają ją lub wykluczają oraz w przypadku gdy nie istnieje efektywna konkurencja między dostawcami usług obsługi naziemnej, Strona, której to dotyczy, zapewnia, aby wszystkie tego rodzaju usługi były dostępne na równych i odpowiednich warunkach dla wszystkich przewoźników lotniczych oraz aby ceny za takie usługi były ustalane zgodnie z odpowiednimi, obiektywnymi, przejrzystymi i niedyskryminacyjnymi kryteriami.

## Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

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

## Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

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

## Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

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

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

10. a) Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo – na żądanie – dokonać wymiany uzyskanych na miejscu dochodów na wymienialne waluty oraz przelać takie dochody, w dowolnej chwili i w dowolny sposób, z terytorium innej Strony do wybranego przez siebie państwa. Na dokonanie wymiany i przelewu zezwala się bezzwłocznie, bez ograniczeń ani opodatkowania, po rynkowym kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów w dniu złożenia przez przewoźnika lotniczego pierwotnego wniosku o dokonanie przelewu, przy czym nie podlegają one żadnym opłatom, z wyjątkiem opłat zwykle pobieranych przez banki z tytułu takich transakcji wymiany lub przelewu;
- b) jeżeli – w wyjątkowych okolicznościach – zrealizowanie przepływów kapitałowych i płatności, uwzględniając przelewy, wiąże się lub może wiązać się z poważnymi trudnościami dla funkcjonowania gospodarki Strony, Strona ta może przedsięwziąć działania służące ograniczeniu praw określonych w ust. 10 lit. a) niniejszego artykułu, o ile działania takie mają charakter tymczasowy i są bezwzględnie konieczne w celu uniknięcia wspomnianych trudności. Takie działania nie mogą stanowić przejawów arbitralnej lub nieuzasadnionej dyskryminacji względem przewoźników lotniczych pozostałych Stron w porównaniu z przewoźnikami z dowolnego innego państwa.

#### Porozumienia o współpracy handlowej

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

- a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi Stron;
- b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz

- c) dowolnym dostawcą usług transportu naziemnego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa,

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

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

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

Na potrzeby niniejszego ustępu krajowa część trasy oznacza – w przypadku gdy przewoźnik faktyczny obsługujący krajową część trasy jest przewoźnikiem z Unii – trasę przebiegającą w obrębie terytorium państwa członkowskiego UE; natomiast w przypadku gdy przewoźnik faktyczny obsługujący krajową część trasy jest przewoźnikiem z państwa członkowskiego ASEAN – trasę przebiegającą w obrębie terytorium tego państwa członkowskiego ASEAN.

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

## Usługi intermodalne

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

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

## Leasing

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

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

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

17. Zainteresowane Strony mogą wymagać, aby porozumienia w sprawie leasingu były zatwierdzane przez ich właściwe organy w celu weryfikacji zgodności z warunkami określonymi w ust. 16 oraz z mającymi zastosowanie wymogami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Jeżeli Strona wymaga takiego zatwierdzenia, dokłada ona starań, aby przyspieszyć procedury zatwierdzania i ograniczyć do minimum obciążenia administracyjne przewoźników lotniczych, których to dotyczy. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że postanowienia niniejszego ustępu oraz ust. 16 pozostają bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Strony dotyczących leasingu statków powietrznych przez przewoźników lotniczych tej Strony.



## ARTYKUŁ 11

### Cła i podatki

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

- a) są nakładane przez odpowiednie organy danej innej Strony; oraz
- b) nie są związane z kosztem świadczonej usługi.

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

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

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

3. W odniesieniu do wyłączeń przewidzianych w niniejszym artykule, Strony traktują przewoźników lotniczych innej Strony w nie mniej korzystny sposób niż swoich własnych przewoźników lotniczych lub przewoźników dowolnego innego państwa trzeciego, w zależności od tego, który sposób traktowania jest korzystniejszy.
4. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia Stronie nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania przez statek powietrzny przewoźnika lotniczego innej Strony obsługującego połączenie między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.
5. Normalne wyposażenie pokładowe, a także materiały, zapasy i części zapasowe, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego eksploatowanego przez przewoźnika lotniczego Strony, mogą być wyładowywane na terytorium innej Strony jedynie za zgodą organów celnych tej innej Strony oraz mogą pozostawać pod nadzorem lub kontrolą tych organów do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia w inny sposób zgodnie z przepisami celnymi.
6. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w sytuacji, gdy przewoźnicy lotniczy Strony zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z tego rodzaju zwolnień udzielonych przez inną Stronę, umowę użyczenia lub przekazania na terytorium tej innej Strony przedmiotów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.
7. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa Strony do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane w innych celach niż do zużycia przez pasażerów na pokładzie statku powietrznego na odcinku lotu między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

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

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

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

## ARTYKUŁ 12

### Opłaty od użytkownika

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

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

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

## ARTYKUŁ 13

### Taryfy

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

## ARTYKUŁ 14

### Dane statystyczne

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

## ARTYKUŁ 15

### Bezpieczeństwo lotnicze

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

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

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



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

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

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

## ARTYKUŁ 16

### Ochrona lotnictwa

1. Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania dotyczące zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień konwencji chicagowskiej, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego 1988 r. oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r., w zakresie, w jakim Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, których są stronami.
2. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu sprostania wszelkim zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego, w tym zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz urządzeń nawigacji lotniczej, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.
3. Strony we wzajemnych stosunkach działają zgodnie z normami ochrony lotnictwa ustanowionymi przez ICAO. Strony nakładają na zarejestrowanych przez siebie użytkowników statków powietrznych, na użytkowników statków powietrznych, którzy mają główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania na ich terytorium, oraz na operatorów portów lotniczych, które znajdują się na ich terytorium, wymóg działania zgodnie z takimi normami ochrony lotnictwa.

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

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

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

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

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

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

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

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

## ARTYKUŁ 17

### Zarządzanie ruchem lotniczym

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

2. Strony postanawiają zachęcać swoje właściwe organy i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do współpracy na rzecz zapewnienia interoperacyjności między systemami zarządzania ruchem lotniczym Stron i badają możliwość dalszej integracji systemów Stron w celu zmniejszenia wpływu lotnictwa na środowisko oraz, w stosownych przypadkach, w celu wymiany informacji.
3. Strony postanawiają propagować współpracę między swoimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w celu wymiany danych o lotach i koordynowania przepływów ruchu w celu optymalizacji efektywności lotów, mając na uwadze osiągnięcie większej przewidywalności, punktualności i ciągłości usług dla ruchu lotniczego.
4. Strony postanawiają współpracować w zakresie swoich programów modernizacji zarządzania ruchem lotniczym, uwzględniając zarówno działania w zakresie rozwoju, jak i działania w zakresie wdrażania, a także zachęcać do wzajemnego uczestnictwa w działaniach walidacyjnych i demonstracyjnych.

## ARTYKUŁ 18

### Środowisko

1. Strony zgadzają się co do konieczności ochrony środowiska poprzez propagowanie zrównoważonego rozwoju lotnictwa. Strony zamierzają współpracować w celu określenia zagrożeń związanych z wpływem lotnictwa międzynarodowego na środowisko.
2. Strony uznają znaczenie współpracy między sobą oraz z przedstawicielami społeczności globalnej w celu uwzględnienia i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko.

3. Strony podkreślają znaczenie walki ze zmianą klimatu i w tym celu postanawiają współpracować na rzecz przeciwdziałania emisjom gazów cieplarnianych generowanych w sektorze lotnictwa zarówno na szczeblu wewnętrznym, jak i na szczeblu międzynarodowym.
4. Strony postanawiają wymieniać informacje i prowadzić regularny dialog między ekspertami, aby zacieśnić współpracę na rzecz przeciwdziałania wpływowi lotnictwa międzynarodowego na środowisko, w tym w obszarach takich jak m.in. badania i rozwój, zrównoważone paliwa lotnicze, kwestie związane z hałasem oraz inne działania służące ograniczeniu emisji gazów cieplarnianych, biorąc pod uwagę swoje wielostronne prawa i zobowiązania w dziedzinie środowiska.
5. Strony uznają konieczność wprowadzenia odpowiednich środków zapobiegania wpływowi transportu lotniczego na środowisko lub niwelowania takiego wpływu, pod warunkiem że środki te są w pełni zgodne z ich prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego.

## ARTYKUŁ 19

### Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

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

## ARTYKUŁ 20

### Ochrona konsumentów

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

## ARTYKUŁ 21

### Komputerowe systemy rezerwacji

1. Sprzedawcy KSR prowadzący działalność na terytorium Strony są uprawnieni do dostarczania, utrzymywania i swobodnego udostępniania swoich KSR biurom podróży lub przedsiębiorstwom turystycznym, których podstawową działalność stanowi dystrybucja na terytorium innej Strony produktów związanych z podróżowaniem, pod warunkiem że dany KSR jest zgodny z odpowiednimi wymogami regulacyjnymi tej innej Strony.
2. Strony znoszą wszelkie istniejące wymogi, które mogłyby ograniczać swobodny dostęp KSR Strony do rynku innej Strony lub w inny sposób ograniczać konkurencję między sprzedawcami KSR. Strony powstrzymują się od przyjmowania takich wymogów w przyszłości.



3. Żadna ze Stron, na swoim terytorium, nie nakłada ani nie dopuszcza nakładania na sprzedawców KSR innej Strony wymogów w odniesieniu do sposobu wyświetlania KSR innych niż te nałożone na własnych sprzedawców KSR lub każdy inny KSR funkcjonujący na ich rynku. Żadna ze Stron nie uniemożliwia zawierania umów między sprzedawcami KSR, ich dostawcami i ich abonentami, które ułatwiają wyświetlanie kompleksowych i obiektywnych informacji na temat podróży konsumentom lub które dotyczą spełnienia wymogów regulacyjnych dotyczących neutralnych sposobów wyświetlania.
4. Właścicielom i operatorom KSR Strony podlegającym odpowiednim wymogom regulacyjnym innej Strony przysługuje taka sama możliwość posiadania lub obsługi KSR na terytorium innej Strony, jaką mają właściciele i operatorzy każdego innego KSR funkcjonującego na rynku tej innej Strony.
5. Jeżeli KSR są objęte umową o wolnym handlu (wchodzącą w zakres art. V.1 ust. 1 Układu ogólnego w sprawie handlu usługami), która została podpisana lub jest negocjowana między Unią a państwem członkowskim ASEAN, ust. 1–4 niniejszego artykułu nie mają zastosowania do tego państwa członkowskiego ASEAN.

## ARTYKUŁ 22

### Aspekty społeczne

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

2. Strony uznają prawo każdej ze Stron do ustanowienia takiego własnego poziomu wewnętrznej ochrony pracy, jaki uzna ona za stosowne, oraz do przyjmowania lub zmiany odpowiednich przepisów i strategii, zgodnie z zasadami określonymi w uznawanych na szczeblu międzynarodowym normach ustanowionych w konwencjach międzynarodowych, których jest ona stroną. Strony zapewniają, aby prawa i zasady zawarte w ich odpowiednich przepisach ustawowych i wykonawczych nie były podważane, lecz skutecznie egzekwowane.
3. Każda ze Stron kontynuuje udoskonalanie swoich przepisów i strategii oraz dąży do zapewnienia i wspierania wysokiego poziomu ochrony pracy w sektorze lotnictwa. Strony uznają, że naruszenie fundamentalnych zasad i praw w pracy nie może stanowić pretekstu ani być wykorzystane w jakikolwiek inny sposób jako uzasadniona przewaga komparatywna, a standardy pracy nie powinny być wykorzystywane w celach protekcyjnych.
4. Strony potwierdzają swoje zobowiązanie, zgodnie ze zobowiązaniami wynikającymi z ich członkostwa w Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) oraz z Deklaracji MOP dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy oraz działań uzupełniających, przyjętej w Genewie w dniu 18 czerwca 1998 r., w zakresie poszanowania, promowania i wdrażania postanowień tej deklaracji.
5. Strony propagują cele zawarte w programie godnej pracy MOP i w Deklaracji MOP dotyczącej sprawiedliwości społecznej na rzecz uczciwej globalizacji przyjętej w Genewie w dniu 10 czerwca 2008 r.
6. Każda ze Stron zobowiązuje się dołożyć wszelkich starań w celu ratyfikowania – w zakresie, w jakim jeszcze tego nie uczyniła – podstawowych konwencji MOP. Strony rozważą również ratyfikację i skuteczne wdrożenie innych konwencji MOP oraz międzynarodowych standardów w dziedzinie pracy i spraw społecznych istotnych dla sektora lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem wewnętrznych uwarunkowań.

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

## ARTYKUŁ 23

### Wspólny Komitet

1. Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron jest odpowiedzialny za nadzorowanie zarządzania niniejszą Umową i zapewnianie jej prawidłowego wykonania.
2. Wspólny Komitet opracowuje i przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.
3. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb, ale przynajmniej raz w roku. Każda Strona może w dowolnej chwili wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa (2) miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.
4. W celu prawidłowego wykonania niniejszej Umowy Wspólny Komitet:
  - a) wymienia informacje, w tym na temat zmian w przepisach ustawowych, wykonawczych i polityce poszczególnych Stron, które mogą mieć wpływ na przewozy lotnicze, a także informacje statystyczne na potrzeby monitorowania rozwoju przewozów lotniczych zgodnie z niniejszą Umową;
  - b) formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie;

- c) rozwija współpracę, w tym w kwestiach regulacyjnych;
- d) przeprowadza konsultacje w odniesieniu do wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem lub interpretacją niniejszej Umowy;
- e) w stosownych przypadkach przeprowadza konsultacje w sprawach związanych z transportem lotniczym rozpatrywanych przez organizacje międzynarodowe, w stosunkach z państwami trzecimi i w ramach uzgodnień lub porozumień wielostronnych, w tym w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;
- f) rozważa ewentualne obszary dalszego rozwoju niniejszej Umowy, w tym zalecenia dotyczące zmian w niniejszej Umowie; oraz
- g) podejmuje decyzje w kwestii wszelkich nowych autentycznych wersji językowych niniejszej Umowy w przypadku przystąpienia do niej nowego państwa członkowskiego UE.

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

## ARTYKUŁ 24

### Wdrażanie

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

2. Strony podejmują wszelkie odpowiednie działania o charakterze ogólnym lub szczegółowym, aby zapewnić wykonanie obowiązków wynikających z niniejszej Umowy.
3. Wykonując swoje prawa wynikające z niniejszej Umowy, Strony podejmują działania, które są odpowiednie i proporcjonalne do ich celów.
4. Strony powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrażać osiągnięciu celów niniejszej Umowy.
5. Każda ze Stron jest odpowiedzialna za prawidłowe wykonanie niniejszej Umowy na swoim terytorium.
6. Każda ze Stron, z zastrzeżeniem przepisów ustawowych i wykonawczych obowiązujących na terytorium poszczególnych Stron, przekazuje innej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela jej pomocy w przypadku postępowań dotyczących ewentualnych naruszeń, które ta inna Strona prowadzi zgodnie z niniejszą Umową.
7. Niniejsza Umowa nie wyklucza konsultacji i rozmów między właściwymi organami Stron poza Wspólnym Komitetem, w tym w zakresie rozwoju transportu lotniczego, ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, polityki społecznej, zarządzania ruchem lotniczym, infrastruktury lotniczej, konkurencji i ochrony konsumentów. Strony informują Wspólny Komitet o wynikach takich konsultacji i rozmów, które mogą mieć wpływ na interpretację lub stosowanie niniejszej Umowy.

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

## ARTYKUŁ 25

### Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Bez uszczerbku dla art. 5 i 8 wszelkie spory dotyczące stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy mogą zostać przekazane przez jedną Stronę lub szereg Stron do rozstrzygnięcia w drodze mechanizmu rozstrzygania sporów przewidzianego w niniejszym artykule.
2. Bez uszczerbku dla jakichkolwiek wcześniejszych konsultacji między Stronami prowadzonych w ramach niniejszej Umowy, jeżeli jedna ze Stron pragnie skorzystać z mechanizmu rozstrzygania sporów przewidzianego w niniejszym artykule, powiadamia zainteresowaną Stronę lub zainteresowane Strony o swoim zamiarze na piśmie i występuje z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przeprowadzenia konsultacji.
3. a) Jeżeli:
  - (i) Wspólny Komitet nie omówił danej kwestii w ciągu dwóch (2) miesięcy od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, lub w terminie uzgodnionym przez Strony; lub
  - (ii) spór nie został rozstrzygnięty w ciągu sześciu (6) miesięcy od dnia wystąpienia ze wspomnianym wnioskiem,

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

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

4. Niezależnie od ust. 2 i 3 niniejszego artykułu, jeżeli Strona odmówiła udzielenia przewoźnikowi lotniczemu innej Strony zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwoleń technicznych, cofnęła je, zawiesiła, nałożyła na nie warunki lub je ograniczyła lub w inny sposób zabroniła wykonywania operacji przez przewoźnika lotniczego tej innej Strony, zawiesiła takie operacje, nałożyła na nie warunki lub je ograniczyła, spór można natychmiast przekazać osobie lub podmiotowi do rozstrzygnięcia lub przekazać go do arbitrażu. Odpowiednie terminy określone w ust. 10, 11 i 12 niniejszego artykułu zostają skrócone o połowę.

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

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

- a) w terminie dwudziestu (20) dni od dnia otrzymania wniosku o arbitraż Strona inicjująca i Strona odpowiadająca wyznaczają po jednym arbitrze. W terminie trzydziestu (30) dni od wyznaczenia tych dwóch arbitrów Strona inicjująca i Strona odpowiadająca wyznaczają za porozumieniem trzeciego arbitra, który obejmuje funkcję przewodniczącego trybunału;

b) jeżeli Strona inicjująca lub Strona odpowiadająca nie wyznaczy arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony zgodnie z ust. 6 lit. a) niniejszego artykułu, Strona inicjująca albo Strona odpowiadająca może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie niezbędnego arbitra lub arbitrów w terminie trzydziestu (30) dni od dnia otrzymania tego wniosku. Jeżeli przewodniczący Rady ICAO jest obywatelem państwa członkowskiego ASEAN albo państwa członkowskiego UE, wyznaczenia dokonuje najstarszy rangą wiceprzewodniczący Rady ICAO niebędący obywatelem państwa członkowskiego ASEAN ani państwa członkowskiego UE.

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

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

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



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

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

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

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

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

14. Strona inicjująca i Strona odpowiadająca mogą składać wnioski o wyjaśnienie ostatecznego orzeczenia trybunału w ciągu dziesięciu (10) dni od daty jego przedstawienia, a trybunał udziela każdego takiego wyjaśnienia w ciągu piętnastu (15) dni od daty wpływu takiego wniosku.

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

## ARTYKUŁ 26

### Związek z innymi umowami

1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 7 niniejszego artykułu wszelkie wcześniejsze umowy lub porozumienia o transporcie lotniczym zawarte między państwem członkowskim UE a państwem członkowskim ASEAN lub między Unią a państwem członkowskim ASEAN zostają zawieszone na czas obowiązywania niniejszej Umowy między tymi Stronami.
2. Bez uszczerbku dla ust. 1 niniejszego artykułu, postanowienia zawarte we wcześniejszej umowie lub porozumieniu o transporcie lotniczym między państwem członkowskim UE a państwem członkowskim ASEAN dotyczące spraw uregulowanych w art. 3, 4, 10 i 13 mają nadal zastosowanie jako sprawy objęte zakresem stosowania niniejszej Umowy, jeżeli są one bardziej korzystne dla zainteresowanych przewoźników lotniczych. Wszystkie prawa i korzyści, z których korzystają przewoźnicy lotniczy z danego państwa członkowskiego UE zgodnie z tymi postanowieniami, przysługują wszystkim przewoźnikom lotniczym z Unii.
3. Na potrzeby ust. 2 niniejszego artykułu wszelkie rozbieżności w interpretacji najpierw rozstrzyga się w drodze konsultacji między zainteresowanymi Stronami, a dopiero potem przedstawia Wspólnemu Komitetowi w celu konsultacji. Jeżeli dana kwestia nie zostanie rozstrzygnięta przez Wspólny Komitet, można skorzystać w jej przypadku z mechanizmu rozstrzygania sporów przewidzianego w art. 25.
4. Po wejściu w życie niniejszej Umowy wszelkie dodatkowe prawa przewozowe, które mogą zostać przyznane państwu członkowskiemu UE przez państwo członkowskie ASEAN lub odwrotnie, podlegają niniejszej Umowie i nie dyskryminują innych przewoźników lotniczych z Unii. O porozumieniach tych powiadamia się niezwłocznie Wspólny Komitet.

5. Wspólny Komitet opracowuje i aktualizuje informacyjny wykaz postanowień i porozumień w sprawie praw przewozowych, o których mowa w ust. 2 i 4 niniejszego artykułu.
6. Jeżeli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO lub inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 23 w celu ustalenia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego faktu.
7. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ma wpływu na ważność i stosowanie istniejących i przyszłych umów między państwami członkowskimi UE a państwami członkowskimi ASEAN w odniesieniu do terytoriów podlegających ich suwerenności, które nie są objęte definicją „terytorium” zawartą w art. 2.

## ARTYKUŁ 27

### Załącznik

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

## ARTYKUŁ 28

### Zmiany

Wszelkie zmiany niniejszej Umowy mogą zostać uzgodnione przez Strony na podstawie konsultacji przeprowadzonych zgodnie z art. 23. Zmiany takie wchodzi w życie zgodnie z procedurą określoną w art. 33.

## ARTYKUŁ 29

### Wypowiedzenie

1. Niniejsza Umowa może zostać wypowiedziana przez Unię i jej państwa członkowskie lub przez wszystkie państwa członkowskie ASEAN działające wspólnie, w drodze pisemnego powiadomienia skierowanego odpowiednio do Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej lub Sekretarza Generalnego ASEAN. Wypowiedzenie staje się skuteczne po upływie osiemnastu (18) miesięcy od daty otrzymania powiadomienia odpowiednio przez Sekretarza Generalnego ASEAN lub Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej.
2. W przypadku wystąpienia państwa członkowskiego z Unii lub z ASEAN niniejsza Umowa przestaje mieć zastosowanie do danego państwa zgodnie z art. 32 ze skutkiem od dnia, w którym jego wystąpienie z Unii lub z ASEAN, w zależności od przypadku, staje się skuteczne.

## ARTYKUŁ 30

### Rejestracja niniejszej Umowy

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

## ARTYKUŁ 31

### Przystąpienie nowych państw członkowskich UE

1. Niniejsza Umowa jest otwarta do przystąpienia dla państw, które stały się państwami członkowskimi Unii po dniu podpisania niniejszej Umowy.
2. Przystąpienie do niniejszej Umowy przez państwo członkowskie UE następuje poprzez złożenie dokumentu przystąpienia do niniejszej Umowy Sekretarzowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej, który powiadamia Strony oraz Sekretarza Generalnego ASEAN o złożeniu dokumentu przystąpienia oraz o dacie jego złożenia. Przystąpienie staje się skuteczne w piętnastym (15.) dniu po dacie złożenia dokumentu przystąpienia.
3. Art. 26 ust. 1, 2, 3 i 7 stosuje się odpowiednio do umów i porozumień obowiązujących w chwili przystąpienia państwa członkowskiego UE do niniejszej Umowy.

## ARTYKUŁ 32

### Terytorialny zakres stosowania

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

## ARTYKUŁ 33

### Wejście w życie

1. Niniejsza Umowa podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu zgodnie z odpowiednimi procedurami Stron.
2. Sekretarz generalny ASEAN przekazuje Sekretarzowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej pisemne powiadomienie potwierdzające, że odpowiednie procedury ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia przez państwa członkowskie ASEAN zostały zakończone. Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Sekretarzowi Generalnemu ASEAN pisemne powiadomienie potwierdzające, że odpowiednie procedury ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia przez Unię i jej państwa członkowskie zostały zakończone.
3. Z zastrzeżeniem art. N niniejsza Umowa wchodzi w życie trzydzieści (30) dni od dnia otrzymania ostatniego pisemnego powiadomienia, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu.

## ARTYKUŁ 34

### Teksty autentyczne

1. Niniejsza Umowa zostaje sporządzona w dwóch oryginalnych egzemplarzach w językach: angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim i włoskim, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny.
2. W przypadku rozbieżności między wersjami językowymi Wspólny Komitet zdecyduje, którą wersję językową należy zastosować.
3. Jeden oryginalny egzemplarz Umowy uwzględniający wszelkie wprowadzone w niej zmiany składa się u Sekretarza Generalnego ASEAN, który niezwłocznie sporządza jej kopię poświadczoną za zgodność z oryginałem dla każdego państwa członkowskiego ASEAN. Drugi oryginalny egzemplarz Umowy uwzględniający wszelkie wprowadzone w niej zmiany składa się u Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej.

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



ARTYKUŁ A

Schemat tras

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

2. Jeżeli:

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

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

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

## ARTYKUŁ B

### Prawa przewozowe

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

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

## ARTYKUŁ C

### Prawa do wykonywania międzylądowań

1. Niezależnie od art. 3 ust. 6 lit. f) przewoźnicy lotniczy z Unii korzystają z praw do wykonywania międzylądowań w odniesieniu do operacji realizowanych w ramach koterminalizacji na terytorium tego samego państwa członkowskiego ASEAN po upływie dwóch (2) lat od daty wymienienia się takimi prawami w ramach umowy o transporcie lotniczym zawartej między państwami członkowskimi ASEAN. Przewoźnicy lotniczy z państw członkowskich ASEAN mogą korzystać z praw do wykonywania międzylądowań w odniesieniu do operacji realizowanych w ramach koterminalizacji na terytorium tego samego państwa członkowskiego UE po upływie tego samego okresu.
2. Do tego czasu każda ze Stron przychylnie rozpatruje wnioski przewoźników lotniczych innej Strony w sprawie wykonywania międzylądowań w odniesieniu do operacji realizowanych w ramach koterminalizacji na terytorium tego samego państwa członkowskiego ASEAN lub państwa członkowskiego UE na zasadzie dwustronności, jeżeli tego rodzaju prawa nie zostały jeszcze przyznane tym przewoźnikom.

## ARTYKUŁ D

### Wyznaczanie przewoźników lotniczych

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

2. Na potrzeby ust. 1 niniejszego artykułu opublikowanie przez Unię „Wykazu przewoźników lotniczych z UE posiadających ważną koncesję” uznaje się za spełnienie tych krajowych wymogów w zakresie wyznaczenia względem przewoźników figurujących w tym wykazie, o ile właściwe organy wspomnianych państw członkowskich ASEAN mogą w łatwy sposób zapoznać się ze tym wykazem drogą elektroniczną.
3. Indonezja, Mjanma, Filipiny i Wietnam dążą do możliwie jak najszybszego zniesienia wspomnianych wymogów w zakresie wyznaczania i powiadamiają Wspólny Komitet o ich zniesieniu.

## ARTYKUŁ E

### Uczciwa konkurencja

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

2. Strona może zatem dochodzić swoich praw w związku z art. 8 ust. 2 lit. a) i b) wyłącznie wówczas, gdy inna Strona nie utrzymuje w mocy przepisów swojego prawa konkurencji lub nie posiada niezależnego pod względem operacyjnym organu ochrony konkurencji skutecznie egzekwującego przepisy prawa konkurencji tej Strony. Żadne z postanowień art. 8 ust. 2 lit. a) i b) nie mogą być interpretowane jako dające podstawy do zaskarżenia decyzji lub wyroków wydawanych przez organ ochrony konkurencji, sądy lub trybunały Strony w celu egzekwowania przepisów prawa konkurencji Strony.
3. Niezależnie od art. 25 ust. 1 mechanizm rozstrzygania sporów przewidziany w tym artykule nie ma zastosowania do sporów dotyczących stosowania lub interpretacji postanowień art. 8 wszczętych po dniu 1 stycznia 2025 r.

## ARTYKUŁ F

### Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

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

2. Kambodża, Indonezja, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malezja, Mjanma, Filipiny, Tajlandia i Wietnam ograniczają do minimum obciążenia administracyjne związane z takimi wymogami i procedurami. Wspomniane plany operacyjne, programy i rozkłady lotów są zatwierdzane w ciągu dziesięciu (10) dni roboczych od dnia otrzymania wniosku złożonego przez przewoźnika lotniczego, o ile dany przewoźnik lotniczy uzyskał stosowne zezwolenia eksploatacyjne i zezwolenia techniczne zgodnie z art. 4.
3. Kambodża, Indonezja, Laotańska Republika Ludowo-Demokratyczna, Malezja, Mjanma, Filipiny, Tajlandia i Wietnam dążą do możliwie jak najszybszego zniesienia wspomnianych procedur i powiadamiają Wspólny Komitet o ich zniesieniu.

## ARTYKUŁ G

### Sprzedaż i wydatki lokalne

1. Niezależnie od postanowień art. 10 ust. 8 i 9 Indonezja, Mjanma i Wietnam mogą utrzymać w mocy wymogi ustanowione w ich odpowiednich krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych obowiązujące w chwili podpisania niniejszej Umowy w odniesieniu do wykorzystywania ich waluty krajowej w kontekście sprzedaży krajowej usług transportu i powiązanych usług oraz uiszczania opłat służących pokryciu wydatków lokalnych.
2. Indonezja, Mjanma i Wietnam dążą do możliwie jak najszybszego zniesienia wspomnianych wymogów i powiadamiają Wspólny Komitet o ich zniesieniu.

## ARTYKUŁ H

### Przelewanie uzyskanych na miejscu dochodów

1. Dla wyjaśnienia należy zaznaczyć, że termin „przelew”, o którym mowa w art. 10 ust. 10 lit. a), oznacza w przypadku Filipin przelew inny niż przelewy dokonywane przez oddział przedsiębiorstwa zagranicznego prowadzącego działalność handlową lub gospodarczą na terytorium Filipin.
2. Jeżeli chodzi o przelewanie zysków przez oddział przedsiębiorstwa zagranicznego prowadzącego działalność handlową lub gospodarczą na terytorium Filipin, Filipiny są uprawnione do nałożenia na taki oddział podatku z tytułu przelewania zysków zgodnie przepisami swojego prawa krajowego, chyba że zgodnie z umową o unikaniu podwójnego opodatkowania zawartą między Filipinami a krajem rezydencji podatkowej zagranicznego przewoźnika obowiązuje niższa kwota podatku lub zastosowanie ma zwolnienie z podatku.
3. Filipiny dokładają starań na rzecz prowadzenia współpracy z Unią przy opracowywaniu wspólnych ram regulujących kwestie związane z traktowaniem przelewów realizowanych przez przewoźników lotniczych z Unii prowadzących działalność na terytorium Filipin i odpowiednio informują o tym Wspólny Komitet.

## ARTYKUŁ I

### Taryfy

1. Bez uszczerbku dla art. 13 ust. 1 i niezależnie od art. 13 ust. 2 Filipiny mogą utrzymać w mocy istniejące w ich odpowiednich krajowych przepisach ustawowych i wykonawczych w chwili podpisywania niniejszej Umowy procedury regulujące kwestie związane z zatwierdzaniem taryf przyjmowanych przez przewoźników lotniczych z Unii w odniesieniu do przewozów lotniczych do i z terytorium Filipin. Wspomniane taryfy są zatwierdzane w terminie dziesięciu (10) dni roboczych od dnia ich przedłożenia.
2. Filipiny dążą do możliwie jak najszybszego zniesienia wspomnianych procedur i powiadamiają Wspólny Komitet o ich zniesieniu.

## ARTYKUŁ J

### Gwarancje kredytowe

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



## ARTYKUŁ K

### Niedyskryminacja

1. Niezależnie od postanowień art. D państwa członkowskie ASEAN, o których mowa w tym artykule, traktują przewoźników lotniczych z Unii w nie mniej korzystny sposób niż przewoźników lotniczych z jakiegokolwiek innego państwa w zakresie wyznaczania przewoźników lotniczych.
2. Niezależnie od postanowień art. F, G oraz I państwa członkowskie ASEAN wymienione w tych artykułach traktują przewoźników lotniczych z Unii w nie mniej korzystny sposób niż swoich własnych przewoźników lotniczych i przewoźników lotniczych z jakiegokolwiek innego państwa, w zależności od tego, które traktowanie jest korzystniejsze, jeżeli chodzi o procedurę zatwierdzania planów operacyjnych, programów i rozkładów lotów, a także kwestie związane ze sprzedażą i wydatkami lokalnymi oraz taryfami.

## ARTYKUŁ L

### Komputerowe systemy rezerwacji

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

## ARTYKUŁ M

### Wzajemność

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

## ARTYKUŁ N

### Wejście w życie w odniesieniu do Malezji

1. Niezależnie od art. 33 jeżeli Malezja pozostaje jedynym państwem członkowskim ASEAN, które nie poinformowało Sekretarza Generalnego ASEAN o zakończeniu procedur ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia niniejszej Umowy:
  - a) Sekretarz Generalny ASEAN może przekazać Sekretarzowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej pisemne powiadomienie potwierdzające, że wszystkie państwa członkowskie ASEAN z wyjątkiem Malezji zakończyły swoje odpowiednie procedury ratyfikacji, przyjmowania lub zatwierdzania niniejszej Umowy;
  - b) niniejsza Umowa wchodzi w życie zgodnie z art. 33 ust. 3 w odniesieniu do Unii i jej państw członkowskich oraz w odniesieniu do wszystkich państw członkowskich ASEAN z wyjątkiem Malezji; oraz

- c) następnie niniejsza Umowa wchodzi w życie w odniesieniu do Malezji po upływie trzydziestu (30) dni od dnia przekazania Sekretarzowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej kolejnego pisemnego powiadomienia przez Sekretarza Generalnego ASEAN potwierdzającego, że Malezja zakończyła swoje procedury ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia niniejszej Umowy.

2. Po podpisaniu niniejszej Umowy i do chwili jej wejścia w życie w odniesieniu do Malezji:

- a) wszelkie wcześniejsze umowy lub porozumienia o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi UE a Malezją i między Unią a Malezją, które zostały podpisane lub zawarte przed podpisaniem niniejszej Umowy, zachowują ważność i nie mogą być zmieniane; oraz
- b) żadne nowe umowy ani porozumienia o transporcie lotniczym nie mogą być zawierane między państwami członkowskimi UE a Malezją ani między Unią a Malezją, z wyjątkiem umów lub porozumień służących zaspokojeniu ściśle określonych i pilnych potrzeb w wyjątkowych okolicznościach, bez uszczerbku dla ich odpowiednich wewnętrznych przepisów ustawowych i wykonawczych. Unia lub zainteresowane państwo członkowskie UE informuje pozostałe Strony o wszelkich tego rodzaju nowych umowach lub porozumieniach o transporcie lotniczym.

## ARTYKUŁ O

### Ocena postępów

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

---

Съставено в Бали, Индонезия на седемнадесети октомври две хиляди двадесет и втора година.

Hecho en Bali, Indonesia, el diecisiete de octubre de dos mil veintidós.

Na Bali, Indonésie, dne sedmnáctého října dva tisíce dvacet dva.

Udfærdiget i Bali, Indonesien, den syttende oktober to tusind og toogtyve.

Geschehen zu Bali, Indonesien, am siebzehnten Oktober zweitausendzweiundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne teise aasta oktoobrikuu seitsmeteistkümnendal päeval, Balil, Indoneesias.

Έγινε στο Μπαλί της Ινδονησίας, στις δέκα επτά Οκτωβρίου δύο χιλιάδες είκοσι δύο.

Done at Bali, Indonesia, on the seventeenth day of October in the year two thousand and twenty two.

Fait à Bali, Indonésie, le dix-sept octobre deux mille vingt-deux.

Arna dhéanamh i mBailí, an Indinéis, an seachtú lá déag de Dheireadh Fómhair sa bhliain dhá mhíle fiche agus a dó.

Sastavljeno na Baliju, Indonezija, sedamnaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset druge.

Fatto a Bali, Indonesia, addì diciassette ottobre duemilaventidue.

Bali, Indonēzija, divi tūkstoši divdesmit otrā gada septiņpadsmiņai oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt antrų metų spalio septynioliką dieną Balyje, Indonezija.

Kelt Balin, Indonézia, a kétezer-huszonkettedik év október havának tizenhetedik napján.

Magħmul f'Bali, l-Indonezja, fis-sbatax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u tnejn u għoxrin.

Gedaan te Bali, Indonesië, zeventien oktober tweeduizend tweeëntwintig.

Sporządzono na Bali, Indonezja dnia siedemnastego października roku dwa tysiące dwudziestego drugiego.

Feito em Bali, Indonésia, em dezassete de outubro de dois mil e vinte e dois.

Întocmit la Bali, Indonezia, la șaptesprezece octombrie două mii douăzeci și doi.

Na Bali, Indonézia, sedemnásteho októbra dvetisícdvadsaťdva.

Na Baliju, Indonezija, sedemnajstega oktobra dva tisoč dvaindvajset.

Tehty Balissa Indonesiassa seitsemäntenätoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäkaksi.

Som skedde i Bali, Indonesien den sjuttonde oktober år tjugohundratjugotvå.

Voor het Koninkrijk België  
Pour le Royaume de Belgique  
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



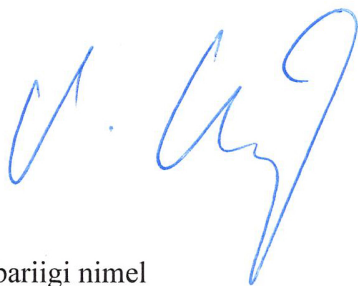
Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann  
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España

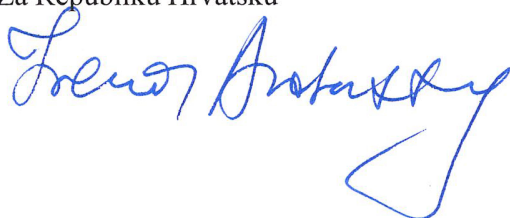


A.R.

Pour la République française

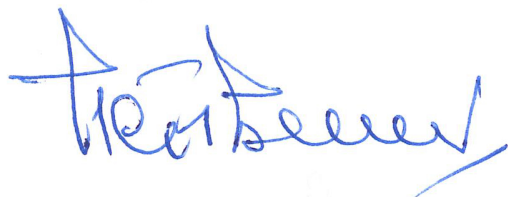


Za Republiku Hrvatsku





Per la Repubblica italiana

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Berlusconi', written in a cursive style.

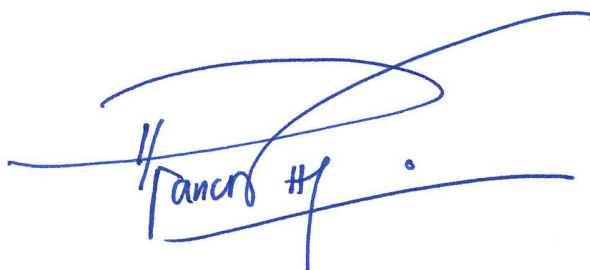
Για την Κυπριακή Δημοκρατία

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'N. Anagnostou', written in a cursive style.

Latvijas Republikas vārdā –

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'V. Krištopāns', written in a cursive style.

Lietuvos Respublikos vardu

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'G. Štikonas', written in a cursive style.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Michael Jarmak

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej S.

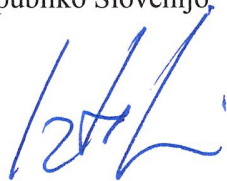
Pela República Portuguesa

António Costa

Pentru România

Haralambie

Za Republiko Slovenijo



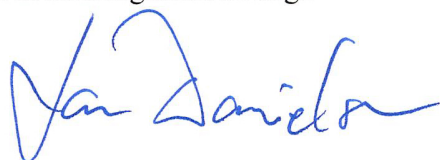
Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta  
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige

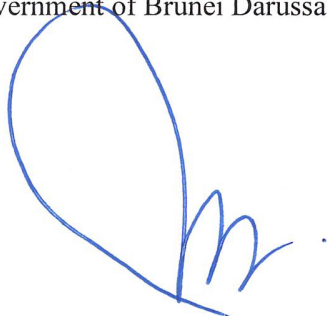


За Европейския съюз  
Por la Unión Europea  
Za Evropskou unii  
For Den Europæiske Union  
Für die Europäische Union  
Euroopa Liidu nimel  
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
For the European Union  
Pour l'Union européenne  
Thar ceann an Aontais Eorpaigh  
Za Europsku uniju  
Per l'Unione europea  
Eiropas Savienības vārdā –  
Europos Sąjungos vardu  
Az Európai Unió részéről  
Għall-Unjoni Ewropea  
Voor de Europese Unie  
W imieniu Unii Europejskiej  
Pela União Europeia  
Pentru Uniunea Europeană  
Za Európsku úniu  
Za Evropsko unijo  
Euroopan unionin puolesta  
För Europeiska unionen

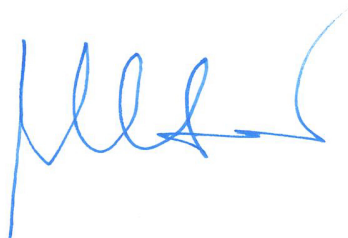
Joscha DMeiz

Holohio

For the Government of Brunei Darussalam

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a series of smaller, connected loops.

For the Government of the Kingdom of Cambodia

A handwritten signature in blue ink, featuring a series of connected, flowing loops.

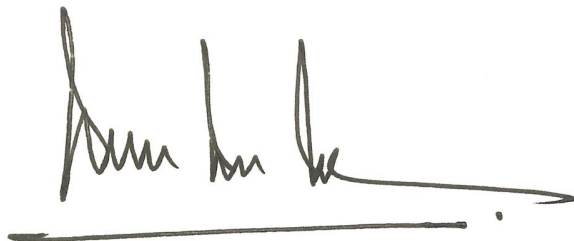
For the Government of the Republic of Indonesia

A handwritten signature in brown ink, consisting of a series of connected, flowing loops.

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

A handwritten signature in blue ink, featuring a series of connected, flowing loops.

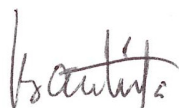
For the Government of Malaysia

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

For the Government of the Republic of the Union of Myanmar

A handwritten signature in black ink, featuring a circular symbol at the top and a vertical stroke below it.

For the Government of the Republic of the Philippines

A handwritten signature in black ink, with a stylized 'B' and 'A' at the beginning.

For the Government of the Republic of Singapore

A handwritten signature in blue ink, with a stylized 'S' and 'G' at the beginning.

For the Government of the Kingdom of Thailand

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized capital letter 'P' followed by a checkmark-like flourish.

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

A handwritten signature in blue ink, featuring a stylized capital letter 'S' followed by the word 'Graw' in a cursive script, all underlined with a horizontal line.

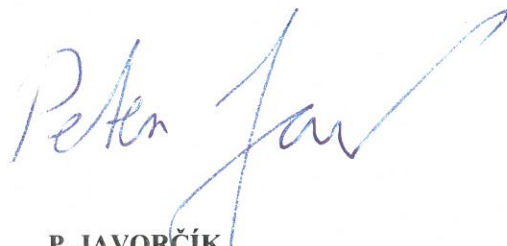


Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.  
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.  
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu generálního sekretariátu Rady v Bruselu.  
 Foranstående tekst er en bekræftet kopi af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.  
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.  
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.  
 Το ανωτέρω κείμενο είναι κυρωμένο αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.  
 The preceding text is a certified copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.  
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.  
 Is cóip dheimhniúithe é an téacs roimhe seo den scríbhinn bhunaidh a taisceadh i gcartlann Ard Rúnaíocht na Comhairle sa Bhruiséil.  
 Prethodni je tekst ovjereni primjerak izvornika pohranjenog u arhivu Glavnog tajništva Vijeća u Bruxellesu.  
 Il testo che precede è copia certificata dell'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.  
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.  
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.  
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.  
 It-test precedenti huwa kopja ċertifrikata tal-original iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Generali tal-Kunsill fi Brussell.  
 De voorgaande tekst is een voor gelijkluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.  
 Powyższy tekst jest uwierzytelnionym odpisem oryginału złożonego w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.  
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.  
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.  
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archíve Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.  
 Zgornje besedilo je overjena kopija izvornika, ki je deponiran v arhivu generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.  
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.  
 Ovanstående text är en bestyrkt kopia av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,  
 Bruselas,  
 Brusel,  
 Bruxelles, den  
 Brüssel, den  
 Brüssel,  
 Βρυξέλλες,  
 Brussels,  
 Bruxelles, le  
 An Bhruiséil,  
 Bruxelles,  
 Bruxelles, addi  
 Briselē,  
 Briuselis  
 Brüssel,  
 Brussel,  
 Brussel,  
 Bruksela, dnia  
 Bruxelles, em  
 Bruxelles,  
 Brusel  
 Bruselj,  
 Bryssel,  
 Bryssel den

22 -11- 2022

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз  
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea  
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie  
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union  
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union  
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel  
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
 For the Secretary-General of the Council of the European Union  
 Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne  
 Thar ceann Ard Rúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh  
 Za glavnog tajnika Vijeća Europske unije  
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea  
 Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsēkretāra vārdā –  
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus vardu  
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében  
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea  
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie  
 W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej  
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia  
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene  
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie  
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije  
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta  
 För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

  
 P. JAVORČÍK  
 Director-General

COMPREHENSIVE AIR TRANSPORT AGREEMENT  
BETWEEN THE MEMBER STATES OF  
THE ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS,  
AND THE EUROPEAN UNION AND ITS MEMBER STATES

The Governments of:

BRUNEI DARUSSALAM,

THE KINGDOM OF CAMBODIA,

THE REPUBLIC OF INDONESIA,

THE LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC,

MALAYSIA,

THE REPUBLIC OF THE UNION OF MYANMAR,

THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES,

THE REPUBLIC OF SINGAPORE,

THE KINGDOM OF THAILAND,

and

THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM,

being the Member States of the Association of Southeast Asian Nations ("ASEAN") (hereinafter referred to collectively as "ASEAN Member States", and individually as "ASEAN Member State")

of the one part,

and

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

IRELAND,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CROATIA,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

HUNGARY,

THE REPUBLIC OF MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

and

THE KINGDOM OF SWEDEN,

being parties to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union (hereinafter referred to together as "the EU Treaties") and being Member States of the European Union (hereinafter referred to collectively as "EU Member States", and individually as "EU Member State"),

and

THE EUROPEAN UNION ("hereinafter referred to as "the Union" or "the EU"),

of the other part,

DESIRING to promote their interests in respect of air transport as a means of contributing to closer political and economic relations between the two regions;

RECOGNISING the importance of efficient air transport connectivity in promoting trade, tourism, investment, and economic and social development;

DESIRING to enhance air services and to promote an international aviation system based on a fair and competitive environment, non-discrimination, and fair and equal opportunity for air carriers to compete;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in air transport and affirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of aircraft, and undermine the confidence of the travelling public in the safety of civil aviation;

NOTING that the ASEAN Member States and the EU Member States are parties to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944;

DETERMINED to maximise the potential benefits of regulatory cooperation;

ACKNOWLEDGING the important potential benefits that may arise from competitive air services and viable air transport industries;

DESIRING to foster a level playing field for air carriers, recognising the potential benefits of fair competition and that certain subsidies may adversely affect competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement;

INTENDING to build upon the framework of existing agreements and arrangements between the Parties with the aim of opening access to markets and maximising benefits to passengers, shippers, air carriers and airports and their employees, their communities, and other beneficiaries;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

AFFIRMING the need for urgent actions to address climate change and for continued cooperation to reduce greenhouse gas emissions in the aviation sector, in a manner consistent with multilateral arrangements on this matter, including instruments of the International Civil Aviation Organization (hereinafter referred to as "the ICAO");

AFFIRMING the importance of protecting the interests of consumers including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air done at Montreal on 28 May 1999, and of achieving a high level of consumer protection, and recognising the need for mutual cooperation in this area;

RECOGNISING that increased commercial opportunities are not intended to undermine labour or labour-related standards of the Parties and reaffirming the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment, and working conditions, and the benefits that arise when the significant economic gains from open and competitive markets are combined with high labour standards;

NOTING the desire to explore ways to facilitate better access to capital by the air transport industry for the further development of air transport;

DESIRING to conclude an agreement on air transport, supplementary to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:



## ARTICLE 1

### Scope

1. This Agreement governs the provision of air transport services by the air carriers of the Union from, in, or to the territory of the ASEAN Member States, and by the air carriers of the ASEAN Member States from, in, or to the territory of the Union, as well as the provision of certain services related to those air transport services, in accordance with this Agreement.
2. For the avoidance of doubt, in no case shall this Agreement be construed as governing the provision of air transport services by any air carrier of an ASEAN Member State from, in, or to the territory of another ASEAN Member State, or the provision of certain services related to those air transport services.

## ARTICLE 2

### Definitions

1. For the purposes of this Agreement:
  - (a) "Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment to the Annexes or to the Convention under Articles 90 and 94, insofar as such Annexes and amendments have become effective for the Parties;

- (b) "Montreal Convention" means the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air done at Montreal on 28 May 1999;
- (c) "air transport" means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, including scheduled and non-scheduled air services;
- (d) "citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement satisfies the requirements of Article 4 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;
- (e) "competent authorities" means the government agencies or entities responsible for the regulatory and administrative functions incumbent on the Parties under this Agreement;
- (f) "competition authority" means the competent authority or authorities in charge of enforcing the competition law of a Party, including, in the case of the Union, the European Commission;
- (g) "competition law" means law which addresses, within the jurisdiction of a Party, the following conduct, where it may affect air transport services to, from, or within that Party:
  - (i) agreements between air carriers, decisions by associations of air carriers and concerted practices which have as their object or effect the prevention, restriction, or distortion of competition;

- (ii) abuses by one or more air carriers of a dominant position; or
  - (iii) concentrations between air carriers which substantially lessen competition, in particular as a result of the creation or strengthening of a dominant position;
- (h) "computerised reservation system" (hereinafter referred to as "CRS"), means a computerised system containing information (including schedules, availability and fares) of more than one air carrier, with or without facilities to make reservations or issue tickets, to the extent that some or all of these services are made available to subscribers, and includes "Global Distribution Systems", insofar as these contain air transport products;
- (i) "discrimination" means differentiation of any kind without objective justification;
- (j) "effective control" means a relationship constituted by rights, contracts, or any other means which, either separately or jointly and having regard to the considerations of fact or law involved, confer the possibility of directly or indirectly exercising a decisive influence on an undertaking, in particular by:
- (i) the right to use all or part of the assets of an undertaking;
  - (ii) rights or contracts which confer a decisive influence on the composition, voting, or decisions of the bodies of an undertaking, or otherwise confer a decisive influence on the running of the business of the undertaking;

- (k) "fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;
- (l) "full cost" means the cost of services provided, which may include the appropriate amounts for costs of capital and depreciation of assets, as well as the costs of maintenance, operation, management, and administration;
- (m) "international air transport" means air transport that passes through the airspace above the territory of more than one State;
- (n) "material transactions" means the supply of goods and services which are of such size as to have an impact on the air carriers of the Parties' fair and equal opportunities to compete;
- (o) "non-scheduled service" means an air transport service that is not a scheduled service;
- (p) "Party" means the Union and the EU Member States of the one part, or an ASEAN Member State, of the other part;

- (q) "Parties" means:
  - (i) the Union and the EU Member States; and
  - (ii) the ASEAN Member States.
- (r) "principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier in the territory of a Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;
- (s) "scheduled services" means a series of flights that possesses all the following characteristics:
  - (i) it passes through the airspace above the territory of more than one State;
  - (ii) it is performed by aircraft for the transport of passengers, baggage, mail and/or cargo for remuneration or hire, in such a manner that each flight is open to use by members of the public;
  - (iii) it is operated, so as to serve traffic between the same two or more points, either:
    - (A) according to a published timetable; or
    - (B) with flights so regular or frequent that they constitute a recognisably systematic series;

- (t) "self-handling" means a situation in which an air carrier directly provides for itself one or more categories of ground handling services and concludes no contract of any kind with a third party for the provision of such services. For the purposes of this definition, air carriers, as among themselves, shall not be deemed to be third parties where:
  - (i) one holds the majority in the other; or
  - (ii) a single body has a majority holding in each;
- (u) "serious disturbance in the economy of a Party" shall mean an exceptional, temporary and significant crisis which affects the whole economy of an ASEAN Member State or of an EU Member State rather than a specific region or economic sector;
- (v) "State-owned enterprise" means any enterprise involved in a commercial activity where:
  - (i) a Party owns more than 50 % of the enterprise's subscribed capital or the votes attached to the shares issued by the enterprise; or
  - (ii) a Party exercises or has the possibility of exercising decisive influence, directly or indirectly, by virtue of its financial participation therein or by the rules or practices on its functioning, or by any other means relevant to establish such decisive influence over the enterprise. Decisive influence on the part of a Party shall be presumed when a Party, directly or indirectly, can appoint more than half of the members of the enterprise's administrative, managerial, or supervisory body;

- (w) "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on board or discharging passengers, baggage, cargo, and/or mail in air transport;
- (x) "subsidy" means any financial contribution granted by the government or any other public body, including:
  - (i) the direct transfer of funds, such as grants, loans or equity infusion, the potential direct transfer of funds, the assumption of liabilities, such as loan guarantees, capital injections, ownership, protection against bankruptcy, or insurance;
  - (ii) the forgoing or non-collection of revenue that is otherwise due;
  - (iii) the provision of goods or services other than general infrastructure, or the purchase of goods or services; or
  - (iv) the making of payments to a funding mechanism or entrustment or direction to a private body to carry out one or more of the functions mentioned under paragraphs 1(x)(i), (ii), and (iii) of this Article which would normally be vested in the government or other public body and the practice in no real sense differs from practices normally followed by governments,

limited to an entity, or industry, or group of entities or industries, within the jurisdiction of the granting authority and conferring a benefit to air carriers. No benefit is deemed to be conferred by a financial intervention carried out by a government or other public body if a private market operator solely driven by profitability prospects, in the same situation as the public body in question, would have carried out the same financial intervention;

- (y) "tariff" means any fare, rate, or charge for the carriage of passengers, baggage, and/or cargo (excluding mail) in air transportation (including any other mode of transportation in connection therewith) charged by air carriers, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate, or charge;
- (z) "territory" means, for the ASEAN Member States, the land territory, internal waters, archipelagic waters, territorial sea, the seabed and the sub-soil thereof, and the airspace over them; and for the Union, the land territory, internal waters, and territorial sea to which the EU Treaties apply and under the conditions laid down in those Treaties, as well as the seabed and the sub-soil thereof, and the air space over them; and
- (aa) "user charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities, or a noise-related charge, and includes charges to address local air quality problems at or around airports. For the avoidance of doubt, this definition does not include schemes to address climate-related emissions from international aviation.



## ARTICLE 3

### Grant of rights

#### Route schedule

1. An ASEAN Member State shall permit the air carriers of the Union to operate on the following routes:

any points in the Union – any intermediate points – any points in that ASEAN Member State – any points beyond.

For the purposes of the routes set out above, intermediate points and points beyond shall include one or more points in any other ASEAN Member States.

2. The Union and its Member States shall permit the air carriers of an ASEAN Member State to operate on the following routes:

any points in that ASEAN Member State – any intermediate points – any points in the Union – any points beyond.

For the purposes of the routes set out above, points in the Union shall include one or more points in any of the EU Member States.

## Traffic rights

3. The Parties grant each other the following rights for the conduct of international air transport by their respective air carriers:

- (a) the right to fly across the granting Party's territory without landing;
- (b) the right to make stops for non-traffic purposes in the territory of the granting Party;
- (c) the right for the air carriers of an ASEAN Member State to carry out international air transport, by means of scheduled and non-scheduled passenger, cargo and combination services, between any points in that ASEAN Member State and any points in the Union (third and fourth freedom traffic rights);
- (d) the right for the air carriers of the Union to carry out international air transport, by means of scheduled and non-scheduled passenger, cargo and combination services, between any points in the Union and any points in the ASEAN Member States (third and fourth freedom traffic rights);
- (e) the right for the air carriers of an ASEAN Member State to carry out international air transport by means of scheduled and non-scheduled passenger, cargo and combination services, between any points in an EU Member State and any points in another EU Member State or any points in a third country, as part of a service with its origin or destination in that ASEAN Member State (fifth freedom traffic rights), subject to paragraph 4 of this Article;

- (f) the right for the air carriers of the Union to carry out international air transport by means of scheduled and non-scheduled passenger, cargo and combination services, between any points in an ASEAN Member State and any points in another ASEAN Member State or any points in a third country, as part of a service with its origin or destination in the Union (fifth freedom traffic rights), subject to paragraph 5 of this Article; and
- (g) other rights specified in this Agreement.

4. As regards passenger and combination services, the rights granted under paragraph 3(e) of this Article shall be subject, for each ASEAN Member State, to all the following conditions:

- (a) A maximum of seven (7) weekly flights with departure or arrival in each EU Member State may be operated in each direction immediately upon the entry into force of this Agreement;
- (b) A maximum of seven (7) additional weekly flights with departure or arrival in each EU Member State may be operated in each direction after two (2) years; and
- (c) The flights operated under paragraph 4(b) of this Article may not serve routes between an EU Member State and a third country which are already being served by an air carrier of the Union. For the purposes of this paragraph, a route shall be deemed to be served by an air carrier of the Union if that carrier operates the said route by means of scheduled services with its own aircraft, with aircraft leased with or without crew, or, in the case of non-stop services, by means of code sharing.

5. As regards passenger and combination services, the rights granted under paragraph 3(f) of this Article shall be subject, for each EU Member State, to all the following conditions:

- (a) A maximum of seven (7) weekly flights with departure or arrival in each ASEAN Member State may be operated in each direction immediately upon the entry into force of this Agreement;
- (b) A maximum of seven (7) additional weekly flights with departure or arrival in each ASEAN Member State may be operated in each direction after two years; and
- (c) The flights operated under paragraph 5(b) of this Article may not serve routes between an ASEAN Member State and a third country which are already being served by an air carrier of that ASEAN Member State. For the purposes of this paragraph, a route shall be deemed to be served by a carrier of an ASEAN Member State if that carrier operates the said route by means of scheduled services with its own aircraft, with aircraft leased with or without crew, or, in the case of non-stop services, by means of code sharing.

#### Operational flexibility

6. The air carriers of each Party may on any or all flights and at their option on the routes specified in paragraphs 1 and 2 of this Article:

- (a) operate flights in either or both directions;
- (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

- (c) serve intermediate and beyond points, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article;
- (d) omit stops at any point or points;
- (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point (change of gauge);
- (f) carry stopover traffic at any points whether within or outside the territory of the Parties;
- (g) carry transit traffic through the territory of another Party;
- (h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; and
- (i) serve more than one point within the same EU Member State or ASEAN Member State on the same service (co-terminalisation).

7. The operational flexibility provided for in paragraph 6 of this Article may be exercised without directional or geographic limitation, provided that:

- (a) the services of the air carriers of an ASEAN Member State serve a point in that ASEAN Member State; and
- (b) the services of the air carriers of the Union serve a point in the Union.

8. Each Party shall allow each air carrier to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based on commercial considerations. Consistent with this right, no Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, routing, origin and destination of traffic, or the aircraft type or types operated by the air carriers of another Party, except for customs, technical, operational, air traffic management safety, environmental or health protection reasons, in a non-discriminatory manner, or unless otherwise provided for in this Agreement.

9. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer any of the following rights:

- (a) as regards the ASEAN Member States, the right of their air carriers to take on board in any EU Member State passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in that same EU Member State; and
- (b) as regards the Union, the right of its air carriers to take on board in any ASEAN Member State passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in that same ASEAN Member State.

## ARTICLE 4

### Operating authorisations and technical permissions

1. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of another Party, a Party shall grant the appropriate operating authorisations and technical permissions with minimum procedural delay, provided that all the following conditions are met:

(a) In the case of an air carrier of an ASEAN Member State:

- (i) the air carrier has its principal place of business in that ASEAN Member State, and holds a valid operating licence in accordance with the law of that same ASEAN Member State;
- (ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by that ASEAN Member State which issued its air operator certificate and the competent authority is clearly identified; and
- (iii) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by that ASEAN Member State, its nationals, or both;

(b) In the case of an air carrier of the Union:

- (i) the air carrier is established in the territory of the Union and holds a valid operating licence in accordance with Union law;

- (ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate and the competent authority is clearly identified; and
  - (iii) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by one or more EU Member States, by other States party to the European Economic Area Agreement, by Switzerland, by nationals of such states, or by a combination thereof;
- (c) Articles 15 and 16 are being complied with; and
- (d) The air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application.
2. For the purposes of this Article and Article 5, evidence of effective regulatory control of an air carrier includes the following:
- (a) The air carrier concerned holding a valid operating licence or permit issued by the competent authority of the Party concerned, and meeting the criteria of that Party issuing the operating licence or permit for the operation of international air services; and
  - (b) That Party having and maintaining safety and security oversight programmes for that air carrier in compliance with the ICAO standards.
3. When granting operating authorisations and technical permissions, a Party shall treat all carriers of another Party in a non-discriminatory manner.



4. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of another Party, a Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by that other Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and shall not enquire further into such matters, except as provided in paragraph 2 of Article 5. For the avoidance of doubt, this paragraph does not cover the recognition of determinations made in relation to safety certificates or licences, security arrangements, or insurance coverage.

## ARTICLE 5

Refusal, revocation, suspension, or limitation of operating authorisations or technical permissions

1. A Party may refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operating authorisations or technical permissions of an air carrier of another Party, or otherwise refuse, suspend, impose conditions on, or limit the operations of an air carrier of that other Party where:

(a) in the case of an air carrier of an ASEAN Member State:

- (i) the air carrier does not have its principal place of business in an ASEAN Member State or does not hold a valid operating licence in accordance with the law of that same ASEAN Member State; or
- (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by that ASEAN Member State which issued its air operator certificate, or the competent authority is not clearly identified; or

(iii) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by that ASEAN Member State, its nationals, or both;

(b) in the case of an air carrier of the Union:

(i) the air carrier is not established in the territory of the Union or does not have a valid operating licence in accordance with Union law; or

(ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate, or the competent authority is not clearly identified; or

(iii) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by one or more EU Member States, by other States party to the European Economic Area Agreement, by Switzerland, by nationals of such States, or by a combination thereof; or

(c) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7.

2. Where a Party has reasonable grounds to believe that an air carrier of another Party is in any of the situations laid down in paragraph 1 of this Article, that Party may request consultations with that other Party.

3. Such consultations shall start as soon as possible, and not later than thirty (30) days after the date of receipt of the request for consultations. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days or an agreed time period from the starting date of such consultations, or failure to take the agreed corrective action, shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operating authorisation or technical permissions of the air carrier concerned, or otherwise refuse, suspend, impose conditions on, or limit the operations of the air carrier concerned, to ensure compliance with the provisions of Articles 4 and 7.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this Article, in the case referred to in paragraph 1(c) of this Article, a Party may take immediate or urgent action when required by an emergency or to prevent further non-compliance. For the avoidance of doubt, further non-compliance requires that the question of non-compliance has already been raised between the competent authorities of the Parties concerned.

5. This Article does not limit the rights of any Party to refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operating authorisation or technical permission of an air carrier or air carriers of another Party, or otherwise refuse, suspend, impose conditions on, or limit the operations of an air carrier or air carriers of another Party, in accordance with the provisions of Articles 8, 15, 16, or 25.

## ARTICLE 6

### Liberalisation of ownership and control

The Parties recognise the potential benefits of the progressive liberalisation of ownership and control of their respective air carriers. The Parties may explore in the Joint Committee referred to in Article 23 at an opportune juncture, the reciprocal liberalisation of ownership and control of air carriers. The Joint Committee may thereafter propose amendments to this Agreement in accordance with paragraph 4(f) of Article 23 and Article 28.

## ARTICLE 7

### Compliance with laws and regulations

1. While entering, within, or leaving the territory of another Party, the laws and regulations relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport shall be complied with by the air carriers of a Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of another Party, its laws and regulations relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo, and/or mail on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, baggage, cargo, and mail of the air carriers of a Party.

3. Each Party shall permit, in its territory, the air carriers of another Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of that other Party are carried.

## ARTICLE 8

### Fair competition

1. The Parties agree that it is their joint objective to have a fair and competitive environment in which the air carriers of the Parties enjoy fair and equal opportunities to compete in the provision of air transport services.
2. In order to attain the objective referred to in paragraph 1 of this Article, the Parties shall:
  - (a) adopt or maintain competition law;
  - (b) establish or maintain an operationally independent competition authority equipped with all necessary powers and resources, which shall effectively enforce the competition law of the Party. The decisions of the competition authority shall be subject to appeal and review by a court or tribunal of that Party;
  - (c) eliminate, within their respective jurisdictions, all forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the air carriers of another Party to compete in providing air transport services. For the avoidance of doubt, nothing in paragraph 2(c) of this Article shall include the conduct described in paragraph 1(g) of Article 2; and

- (d) not grant or maintain subsidies to any air carriers if these subsidies would adversely affect the fair and equal opportunity of the air carriers of another Party to compete in providing air transport services.
3. Notwithstanding paragraph 2(d) of this Article, the following may be granted:
- (a) support to insolvent or ailing air carriers, provided that:
    - (i) this support is conditional on a credible restructuring plan based on realistic assumptions with a view to ensuring the return of the ailing air carrier within a reasonable time to long-term viability; and
    - (ii) the air carrier concerned, its investors or shareholders significantly contribute themselves to the costs of restructuring;
  - (b) temporary liquidity support to an ailing air carrier in the form of loans or loan guarantees limited to the amount needed merely to keep the air carrier concerned in business for the time necessary to work out a restructuring or liquidation plan;
  - (c) provided that they are limited to the minimum amounts needed to achieve their objective and that the effects on the provision of air transport services between the Parties are kept to a minimum:
    - (i) subsidies to make good the damage caused by natural disasters or exceptional occurrences;

- (ii) subsidies to remedy a serious disturbance in the economy of one of the Parties;
- (iii) subsidies to air carriers entrusted with the operation of clearly defined public service obligations necessary to meet essential transport needs of the population which cannot be satisfied by market forces alone, provided that these subsidies are limited to a reasonable remuneration for the provision of the air services concerned; and
- (iv) subsidies available to all carriers and which are not, de jure or de facto, limited to certain air carriers.

4. The Parties shall ensure that each of their air carriers providing air transport services under this Agreement publishes or otherwise prepares, and provides upon request, an annual financial report and accompanying financial statement that are independently audited and are in accordance with internationally recognised accounting and corporate financial disclosure standards such as the International Financial Reporting Standards. In any event, subsidies shall be separately identified in the financial report.

5. Specific to air transport, each Party shall ensure that material transactions between its air carriers and providers of goods and services which are State-owned enterprises (in whatever form) of that Party, are based on commercial terms equivalent to those that prevail in arm's length transactions.

6. Each Party shall, at the request of another Party, provide that other Party within thirty (30) days or an agreed time period with relevant information that may be reasonably requested to ensure that the provisions of this Article are being complied with. This may include additional information relating to subsidies and to the items mentioned in paragraphs 4 and 5 of this Article. If requested, such information shall be subject to confidential treatment by the Party receiving the information.

7. If one or several Parties (hereinafter referred to collectively as "the initiating party" for the purposes of this Article) consider that their air carriers' fair and equal opportunities to compete are adversely affected by:

- (a) discrimination or unfair practices prohibited under paragraph 2(c) of this Article;
- (b) a subsidy prohibited under paragraph 2(d) of this Article, other than those listed in paragraph 3 of this Article; or
- (c) failure to provide information requested under paragraph 6 of this Article,

it may proceed in accordance with paragraphs 8 to 10 of this Article.

8. The initiating party shall submit a written request for consultations to the Party or Parties concerned (hereinafter referred to collectively as "the responding party" for the purposes of this Article). Consultations shall start within a period of thirty (30) days from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the said parties.

9. If the initiating party and the responding party fail to reach agreement on the matter within sixty (60) days from the date of receipt of the request for consultations, the initiating party may take measures against all or some of the air carriers of the responding party which have engaged in the contested conduct or which have benefited from the discrimination, unfair practices, or subsidies in question.



10. The measures taken pursuant to paragraph 9 of this Article shall be appropriate, proportionate, and restricted in their scope and duration to what is strictly necessary to mitigate the injury to the air carriers of the initiating party and remove the undue advantage gained by the air carriers of the responding party.

11. Where matters pertaining to this Article are referred to the dispute settlement procedure laid down in Article 25:

- (a) notwithstanding paragraphs 2 and 3 of Article 25, the dispute may be immediately referred to a person or body for decision, or submitted to arbitration; and
- (b) the timelines stated in paragraphs 10, 11, and 12 of Article 25 shall be halved.

12. Nothing in this Agreement shall affect, limit, or jeopardise in any way the authority or powers of the competition authorities of the Parties or of the courts or tribunals which review the decisions of those authorities. Any action taken pursuant to paragraph 9 of this Article by an initiating party shall be without prejudice to any possible actions and measures taken by the said authorities and courts or tribunals, including those of the initiating party. The actions and measures of the competition authorities of the Parties and the courts or tribunals which review the decisions of those authorities shall be excluded from the dispute settlement mechanism laid down in Article 25.

## ARTICLE 9

### Doing business

1. The Parties agree that obstacles to doing business encountered by their air carriers would hamper the benefits to be achieved by this Agreement. The Parties agree to cooperate in removing such obstacles where such obstacles may hamper commercial operations, create distortions to competition, or affect equal opportunities to compete.
2. The Joint Committee shall monitor the progress made in effectively addressing obstacles to doing business encountered by air carriers of the Parties.

## ARTICLE 10

### Commercial operations

1. The Parties grant each other the rights set out in paragraphs 2 to 17 of this Article. Air carriers of the Parties shall not be required to retain a local partner for the purposes of this Article.

### Air carrier representatives

2. The air carriers of each Party shall be permitted to freely establish offices and facilities in the territory of another Party as necessary to provide services under this Agreement as far as practicable and without discrimination.
3. Without prejudice to safety and security regulations, where such facilities are located in an airport, they may be subject to limitations on grounds of availability of space.

4. The air carriers of each Party shall be permitted, in accordance with the laws and regulations of another Party relating to entry, residence, and employment, to bring into and maintain in the territory of that other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport. The Parties shall process expeditiously the granting of employment authorisations, where required, for personnel employed in the offices referred to in this paragraph, including those performing certain temporary duties, subject to the relevant laws and regulations in force.

#### Ground handling

5. (a) Without prejudice to paragraph 5(b) of this Article, the air carriers of each Party shall, in relation to ground handling in the territory of another Party, be permitted to:
- (i) perform their own ground handling (self-handling); or
  - (ii) select among competing suppliers, where such suppliers are providing ground handling services in whole or in part, in accordance with the laws and regulations of the Party concerned.
- (b) Paragraph 5(a) of this Article shall be subject to considerations of safety, security, and physical or operational constraints. Where such considerations limit, prevent, or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, the relevant Party shall ensure that all such services are available on both an equal and an adequate basis to all air carriers, and that the prices of such services are determined according to relevant, objective, transparent, and non-discriminatory criteria.

## Allocation of slots at airports

6. Each Party shall ensure that its regulations, guidelines, and procedures for allocation of slots at the airports in its territory are applied in a transparent, effective, non-discriminatory, and timely manner.

## Operational plans, programmes, and schedules

7. Notification of operational plans, programmes, or schedules for air services operated under this Agreement may be required by a Party to be provided to its competent authorities for information purposes only. If a Party requires such notification, it shall minimise the administrative burden associated with its notification requirements and procedures that is borne by air transport intermediaries and the air carriers of another Party.

## Sales, local expenses, and transfer of funds

8. The air carriers of each Party shall be permitted to engage in the sale of air transport and related services, both of their own and that of any other air carrier, in the territory of another Party. An air carrier may, at its discretion, do so directly and/or through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel. The sale and purchase of such transport and related services shall be permitted in the currency of the territory of the sale or purchase, or in freely convertible currencies.

9. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel in the territory of another Party, in local currency, or, at their discretion, in freely convertible currencies at the market rate of exchange.

10. (a) The air carriers of each Party shall be permitted on demand to convert local revenues into freely convertible currencies and remit such revenues at any time, in any way, from the territory of another Party to the country of their choice. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the market rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date an air carrier makes the initial application for remittance and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.
- (b) Where, in exceptional circumstances, capital movements and payments, including transfers, cause or threaten to cause serious difficulties for the operation of the economy of a Party, that Party may take measures which restrict the rights laid down in paragraph 10(a) of this Article, provided that such measures are temporary and strictly necessary to address such difficulties. Such measures shall not constitute a means of arbitrary or unjustified discrimination in respect of the air carriers of the other Parties compared to the carriers of any other country.

#### Cooperative marketing arrangements

11. In operating or holding out air transport services under this Agreement, the air carriers of each Party shall be permitted to enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:

- (a) any air carrier or carriers of the Parties;
- (b) any air carrier or carriers of a third country; and

(c) any surface (land or maritime) transport provider of any country,

provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights, (ii) the marketing carrier holds the appropriate underlying route rights, and (iii) the arrangements meet the requirements normally applied to such arrangements.

12. In operating or holding out air transport services under this Agreement, subject to Article A, the air carriers of each Party shall be permitted to enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with an air carrier that is operating a domestic leg, provided that:

(a) the domestic leg is part of an international journey; and

(b) the arrangements meet the requirements normally applied to such arrangements.

For the purposes of this paragraph, a domestic leg means, where the operating carrier of the domestic leg is a carrier of the Union, a route within the territory of an EU Member State; and, where the operating carrier of the domestic leg is a carrier of an ASEAN Member State, a route within the territory of that ASEAN Member State.

13. In respect of the sale of passenger air transport involving cooperative marketing arrangements, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case at check-in, or before boarding where no check-in is required for a connecting flight, which transport providers will operate each sector of the service.

## Intermodal services

14. In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name.

15. Notwithstanding any other provision of this Agreement, the air carriers and indirect providers of cargo transport of each Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport, any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and (where applicable) the right to transport cargo in bond under the applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. An air carrier may elect to perform its own surface transport or to provide it through arrangements with other surface transport providers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

## Leasing

16. The air carriers of each Party shall be permitted to provide air transport services under this Agreement by:

- (a) using aircraft leased without crew from any lessor;

- (b) using aircraft leased with crew from other air carriers of the same Party as that of the lessee air carrier; or
- (c) using aircraft leased with crew from air carriers of a country other than that of the lessee air carrier, provided that the leasing is justified on the basis of exceptional needs, seasonal capacity needs or operational difficulties of the lessee and the leasing does not exceed the duration which is strictly necessary to fulfil those needs or overcome those difficulties.

17. The Parties concerned may require leasing arrangements to be approved by their competent authorities for the purpose of verifying compliance with the conditions set out in paragraph 16 and with the applicable safety and security requirements. However, where a Party requires such approval, it shall endeavour to expedite the approval procedures and minimise the administrative burden on the air carriers concerned. For the avoidance of doubt, the provisions of this paragraph and of paragraph 16 are without prejudice to the laws and regulations of a Party as regards the leasing of aircraft by air carriers of that Party.



## ARTICLE 11

### Customs duties and other taxes

1. On arriving in the territory of another Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of a Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including such items as food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall, on the basis of reciprocity, to the fullest extent possible under the Parties' respective domestic laws and regulations, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft, be exempt from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, inspection fees, value added tax or other similar indirect taxes, and similar fees, and charges that are:

- (a) imposed by the relevant authorities of that other Party; and
- (b) not based on the cost of service provided.

For the avoidance of doubt, aircraft and other goods referred to in this paragraph shall be considered as moveable property, and nothing in this Article shall affect the validity and application of Article 24 of the Chicago Convention.

2. The following shall also, to the fullest extent possible under the Parties' respective domestic laws and regulations and on the basis of reciprocity, be exempt from the taxes, levies, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of another Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of a Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;
- (b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of another Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of a Party used in international air transport, even when such equipment and spare parts are to be used on a part of the journey performed over the said territory;
- (c) fuel, lubricants, and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of another Party for use in an aircraft of an air carrier of a Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and
- (d) printed matter, as provided for by the customs legislation of another Party, introduced into or supplied in the territory of that other Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of a Party engaged in international air transport, even when such printed matter is to be used on a part of the journey performed over the said territory.

3. With regard to the exemptions provided for in this Article, the Parties shall grant the air carriers of another Party treatment no less favourable than that they accord to their own air carriers or to the carriers of any third country, whichever is more favourable.
4. Nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis, for use in aircraft of an air carrier of another Party that operates between two points in its territory.
5. The regular airborne equipment, as well as the material, supplies, and spare parts referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article normally retained on board aircraft operated by an air carrier of a Party may be unloaded in the territory of another Party only with the approval of the customs authorities of that other Party and may be required to be kept under the supervision or control of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulation.
6. The exemptions provided by this Article shall also be available where the air carriers of a Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from another Party, for the loan or transfer in the territory of that other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.
7. Nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees, or charges on goods sold, other than for consumption on board, to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

8. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees, and other similar charges that are not based on the cost of service provided.
9. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the competent authorities.
10. The provisions of the respective agreements in force between ASEAN Member States and EU Member States for the avoidance of double taxation on income and on capital remain unaffected by this Agreement.

## ARTICLE 12

### User charges

1. Each Party shall ensure that any user charges imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of another Party for the use of air navigation and air traffic control are cost-related and non-discriminatory, and are on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier in like circumstances at the time the charges are applied.

2. With the exception of charges levied with respect to the services described in paragraph 5 of Article 10, each Party shall ensure that any user charges imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of another Party for the use of airport, aviation security, and related facilities and services shall not be unjustly discriminatory, and shall be equitably apportioned among categories of users. These charges shall not exceed the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or those airports at which a common charging system applies. These charges may, however, include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are imposed shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be imposed on the air carriers of another Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier in like circumstances at the time the charges are applied.

3. Each Party shall require its competent charging authorities or bodies to consult with the air carriers using the services and facilities and exchange with them such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of the charges in accordance with the principles set out in paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall ensure that its competent charging authorities or bodies provide the air carriers with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable them to express their views and provide comments before any changes are made.

## ARTICLE 13

### Tariffs

1. The Parties shall permit tariffs to be freely established by the air carriers of the Parties.
2. Any Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to its competent authorities of tariffs offered for services originating from its territory by air carriers of any of the Parties on a simplified basis and for information purposes only. Such notification by the air carriers may be required to be made no earlier than the initial offering of a tariff.

## ARTICLE 14

### Statistics

1. Each Party shall provide the other Parties with available statistics related to air transport under this Agreement as may reasonably be required, subject to the respective laws and regulations of the Parties and on a non-discriminatory basis.
2. The Parties agree to cooperate to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air transport under this Agreement.

## ARTICLE 15

### Aviation safety

1. The Parties reaffirm the importance of close cooperation in the field of aviation safety. In that context, the Parties agree to engage in further cooperation where appropriate, notably the facilitation of the exchange of safety information, the possible participation in each other's oversight activities or the conduct of joint oversight activities, as well as the development of joint projects and initiatives, including with countries not party to this Agreement.
2. Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or rendered valid by a Party and still in force shall be recognised as valid by another Party and its competent authorities for the purpose of operating air services under this Agreement, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the relevant international standards established under the Chicago Convention.
3. Each Party may at any time request consultations concerning the safety standards maintained and administered by another Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft, and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of receipt of the request.

4. If, following such consultations referred to in paragraph 3 of this Article, the requesting Party finds that that other Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 3 of this Article that are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention, that other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure by that other Party to take appropriate corrective action within fifteen (15) days from the date of receipt of such notification or an agreed time period shall constitute grounds for the requesting Party referred to in paragraph 3 of this Article to refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operating authorisations or technical permissions of an air carrier which is under the safety oversight of that other Party, or to otherwise refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operations of an air carrier which is under the safety oversight of that other Party.

5. Any aircraft operated by, or on behalf of, an air carrier of a Party may, while within the territory of another Party, be the subject of a ramp inspection by the competent authorities of that other Party, to verify the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment, provided that such examination does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft.



6. If a Party, after carrying out a ramp inspection, finds that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention or that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established pursuant to the Chicago Convention, or if it is denied access for ramp inspection, that Party shall notify the competent authorities of that other Party that are responsible for the safety oversight of the air carrier operating the aircraft of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards. Failure to take appropriate corrective action within fifteen (15) days from the date of receipt of such notification or an agreed time period shall constitute grounds for the first Party to refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operating authorisations or technical permissions of the air carrier operating the aircraft, or to otherwise refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operations of the air carrier operating the aircraft.

7. Each Party shall have the right to take immediate action including the right to revoke, suspend, or limit the operating authorisations or technical permissions of an air carrier of another Party, or to otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of another Party, if it concludes that such action is necessary in view of an immediate threat to aviation safety. The Party taking such measures shall promptly inform that other Party and provide reasons for its action.

8. Any action by a Party in accordance with paragraphs 4, 6, or 7 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

## ARTICLE 16

### Aviation security

1. The Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection done at Montreal on 1 March 1991, insofar as the Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security to which the Parties are parties.
2. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to address any threat to the security of civil aviation, including the prevention of acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, conform with the aviation security standards established by the ICAO. They shall require that operators of the aircraft in their registries, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory conform with such aviation security standards.

4. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect civil aviation against acts of unlawful interference, including the screening of passengers and their cabin baggage, screening of hold baggage, screening and security controls for persons other than passengers (including crew) and their items carried, screening and security controls for cargo, mail, in-flight and airport supplies, and access control to airside and security restricted areas. Such measures shall be adjusted to meet increases in the threat to the security of civil aviation. Each Party agrees that the security provisions required by another Party relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of aircraft must be observed.

5. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory, as well as emergency measures, in order to meet a specific security threat, which should be communicated to the Party or Parties concerned without delay. Each Party shall give positive consideration to any request from another Party for reasonable special security measures, and that other Party shall take into account the security measures already applied by the first Party and any views that that first Party may offer. Except where not reasonably possible in cases of emergency, each Party shall inform the Party or Parties concerned in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Any Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 23.

6. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the ability of another Party to refuse entry into its territory to any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

7. Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect aviation security, the Parties affirm that, when considering security measures, a Party shall evaluate possible adverse effects on international air transport and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary and appropriate to address those security concerns.
8. When unlawful seizure of civil aircraft (or threat thereof) or other unlawful acts against the safety of aircraft, passengers, crew, airports, or air navigation facilities occur, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
9. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft that is subject to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Where practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations with the Party or Parties concerned.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that another Party has not complied with the provisions of this Article, the first Party may request immediate consultations with that other Party. Such consultations shall start within thirty (30) days from the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days or an agreed time period from the starting date of such consultations shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operating authorisation or technical permissions of air carriers of that other Party to ensure compliance with the provisions of this Article. When required by an emergency, or to prevent further non-compliance with this Article, the first Party may take interim action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operating authorisation or technical permissions of air carriers of that other Party to ensure compliance with the provisions of this Article.

11. Any action taken in accordance with paragraph 10 of this Article by the first Party referred to in that paragraph shall be discontinued upon compliance with this Article by the other Party concerned.

## ARTICLE 17

### Air traffic management

1. The Parties agree to cooperate on matters concerning air navigation services, including their safety oversight. They agree to address any policy issues relating to the performance of air traffic management, with a view to optimising overall flight efficiency, reducing costs, minimising environmental impact, and enhancing the safety and capacity of air traffic flows between the existing air traffic management systems of the Parties.

2. The Parties agree to encourage their competent authorities and air navigation service providers to cooperate on ensuring interoperability between the air traffic management systems of the Parties and explore further integration of the Parties' systems, to reduce the environmental impact of aviation, and to share information where appropriate.
3. The Parties agree to promote cooperation between their air navigation service providers in order to exchange flight data and coordinate traffic flows to optimise flight efficiency, with a view to achieving improved predictability, punctuality, and service continuity for air traffic.
4. The Parties agree to cooperate on their air traffic management modernisation programmes, including both development and deployment activities, and to encourage cross-participation in validation and demonstration activities.

## ARTICLE 18

### Environment

1. The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties intend to work together to identify issues related to the impacts of international aviation on the environment.
2. The Parties recognise the importance of working together and with the global community, to consider and minimise the effects of aviation on the environment.

3. The Parties reiterate the importance of tackling climate change and towards this end, agree to cooperate in addressing greenhouse gas (hereinafter referred to as "GHG") emissions associated with aviation, both at domestic and international levels.

4. The Parties agree to exchange information and have regular dialogue among experts to enhance cooperation to address the environmental impact of international aviation including in areas such as research and development, sustainable aviation fuels, noise related matters, and on other measures aimed at addressing GHG emissions, taking into account their multilateral environmental rights and obligations.

5. The Parties recognise the need to take appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law.

## ARTICLE 19

### Air carrier liability

The Parties which have ratified the Montreal Convention reaffirm their obligations under the Montreal Convention. The remaining Parties undertake to ratify the Montreal Convention at the earliest possible date and notify the Joint Committee accordingly.

## ARTICLE 20

### Consumer protection

The Parties agree to cooperate to protect the interests of consumers in air transport. The objective of this cooperation shall be to achieve a high level of consumer protection, considering the interest of all stakeholders and the Parties' different characteristics. To this end, the Parties shall consult each other in the Joint Committee on matters of consumer interest, including their planned measures, with a view to achieving increased compatibility between the Parties' respective regimes, to the extent possible.

## ARTICLE 21

### Computer reservation systems

1. CRS vendors operating in the territory of a Party shall be permitted to bring in, maintain, and make freely available their CRS to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of another Party, provided that the CRS complies with any relevant regulatory requirements of that other Party.
2. The Parties shall annul any existing requirement which could restrict free access by a Party's CRS to another Party's market or otherwise limit competition between CRS vendors. The Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.



3. No Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of another Party requirements with regard to CRS displays which are different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. No Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers, and their subscribers which facilitate the display of comprehensive and unbiased travel information to consumers, or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.

4. The owners and operators of CRS of a Party, subject to the relevant regulatory requirements of another Party, shall have the same opportunity to own or operate CRS within the territory of that other Party as do the owners and operators of any other CRS operating in the market of that other Party.

5. Where CRS are covered by a free trade agreement (falling under paragraph 1 of Article V.1 of the General Agreement on Trade in Services) which is signed or in negotiation between the Union and an ASEAN Member State, paragraphs 1 to 4 of this Article shall not apply to that ASEAN Member State.

## ARTICLE 22

### Social aspects

1. The Parties recognise the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment, and working conditions. The Parties agree to cooperate on labour matters within the scope of this Agreement, including in relation to impacts on employment, fundamental rights at work, working conditions, social protection, and social dialogue.

2. The Parties recognise the right of each Party to establish its own level of domestic labour protection as it deems appropriate, and to adopt or modify accordingly its relevant laws and policies, consistent with the principles of internationally recognised standards in the international conventions to which it is a party. The Parties shall ensure that the rights and principles contained in their respective laws and regulations are not undermined but effectively enforced.
3. Each Party shall continue to improve its laws and policies, and shall strive towards providing and encouraging high levels of labour protection in the aviation sector. The Parties recognise that the violation of fundamental principles and rights at work cannot be invoked or otherwise used as a legitimate comparative advantage and that labour standards should not be used for protectionist purposes.
4. The Parties reaffirm their commitment, in accordance with their obligations deriving from their membership in the International Labour Organization (hereinafter referred to as "ILO") and the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up adopted at Geneva on 18 June 1998, to respect, promote, and realise that Declaration.
5. The Parties shall promote the objectives included in the ILO Decent Work Agenda and the ILO Declaration on Social Justice for a Fair Globalization adopted at Geneva on 10 June 2008.
6. Each Party undertakes to make best endeavours towards ratifying, to the extent it has not yet done so, the fundamental ILO conventions. The Parties will also consider the ratification and effective implementation of other ILO conventions and international standards in the labour and social domain of relevance to the civil aviation sector, taking into account domestic circumstances.

7. Any Party may request a meeting of the Joint Committee to address labour issues and exchange relevant information that it identifies as significant.

## ARTICLE 23

### Joint Committee

1. A Joint Committee composed of representatives of the Parties shall be responsible for overseeing the administration of this Agreement and ensuring its proper implementation.
2. The Joint Committee shall establish and adopt its rules of procedure.
3. The Joint Committee shall meet as and when necessary and at least once a year. Any Party may at any time request the convening of a meeting of the Joint Committee. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, and not later than two (2) months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.
4. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Joint Committee shall:
  - (a) exchange information, including on changes to laws, regulations, and policies of the respective Parties which may affect air services, as well as statistical information for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement;
  - (b) make recommendations and take decisions where expressly provided for in this Agreement;

- (c) develop cooperation, including on regulatory matters;
- (d) hold consultations on any questions relating to the application or interpretation of this Agreement;
- (e) hold consultations, where appropriate, on air transport issues dealt with by international organisations, in relations with third countries, in multilateral arrangements or agreements, including whether to adopt a joint approach;
- (f) consider potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement; and
- (g) decide on any new authentic language version of this Agreement in the event of the accession thereto of new EU Member States.

5. Recommendations and decisions shall be adopted by consensus between the Union and its Member States, of the one part, and all of the ASEAN Member States acting together, of the other part. Decisions taken by the Joint Committee shall be binding on the Parties.

## ARTICLE 24

### Implementation

1. Nothing in this Agreement shall be construed as intending to confer rights or to impose obligations which can be directly invoked by the nationals of a Party before the courts or tribunals of any Party.

2. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or specific, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement.
3. In exercising their rights under this Agreement, the Parties shall take measures which are appropriate and proportionate to their respective objectives.
4. The Parties shall refrain from any measures which would jeopardise the attainment of the objectives of this Agreement.
5. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement.
6. Each Party shall, subject to the applicable laws and regulations of the respective Parties, give another Party all necessary information and assistance, in the case of investigations on possible infringements which that other Party carries out in accordance with this Agreement.
7. This Agreement shall not preclude consultation and discussions between the competent authorities of the Parties outside the Joint Committee, including in the fields of air transport development, security, safety, environment, social policy, air traffic management, aviation infrastructure, competition matters, and consumer protection. The Parties shall inform the Joint Committee of the outcome of such consultations and discussions which may have an impact on the interpretation or application of this Agreement.

8. Where reference is made in this Agreement to cooperation between the Parties, they shall endeavour to find common ground for joint action to further develop this Agreement and/or improve its functioning in the areas concerned, on the basis of mutual consent.

## ARTICLE 25

### Dispute resolution and arbitration

1. Without prejudice to Articles 5 and 8, any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement may be referred by one or several Parties to the dispute settlement mechanism provided for in this Article.
2. Without prejudice to any previous consultations between the Parties under this Agreement, where a Party wishes to have recourse to the dispute settlement mechanism provided for in this Article, it shall notify the Party or Parties concerned in writing of its intention and request a meeting of the Joint Committee for consultations.
3. (a) If:
  - (i) the Joint Committee has not discussed the matter within two (2) months of the date of receipt of the request referred to in paragraph 2 of this Article or by the date agreed by the Parties; or
  - (ii) the dispute is not resolved within six (6) months of the said request,the dispute may be referred to a person or body for decision by agreement of the Parties concerned.

- (b) If the Parties concerned cannot reach a mutual agreement to refer the dispute to a person or body for decision, the dispute shall, at the request of any of the Parties, be submitted to arbitration in accordance with this Article.

4. Notwithstanding paragraphs 2 and 3 of this Article, if a Party has taken action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on, or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier of another Party, or to otherwise refuse, suspend, impose conditions on, or limit the operations of an air carrier of that other Party, the dispute may be immediately referred to a person or body for decision, or submitted to arbitration. The respective timelines stated in paragraphs 10, 11, and 12 of this Article shall be halved.

5. The request for arbitration shall be made in writing by one or several Parties (hereinafter referred to collectively as "the initiating party" for the purposes of this Article) to the Party or Parties concerned (hereinafter referred to collectively as "the responding party" for the purposes of this Article). In its request, the initiating party shall present the issues to be resolved, describe the measure at issue, and explain the reasons why it considers such measure to be inconsistent with this Agreement.

6. Unless the initiating party and the responding party otherwise agree, arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

- (a) Within twenty (20) days after the date of receipt of a request for arbitration, the initiating party and the responding party shall each appoint one arbitrator. Within thirty (30) days after these two arbitrators have been appointed, the initiating party and the responding party shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as the President of the tribunal.

(b) If the initiating party or the responding party fails to appoint an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with paragraph 6(a) of this Article, either the initiating party or the responding party may request the President of the Council of the ICAO to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within thirty (30) days from the date of receipt of that request. If the President of the Council of the ICAO is a national of either an ASEAN Member State or an EU Member State, the most senior Vice President of that Council who is neither a national of an ASEAN Member State nor a national of an EU Member State shall make the appointment.

7. The date of establishment of the tribunal shall be the date on which the last of the three (3) arbitrators accepts the appointment.

8. The arbitration proceedings shall be conducted in accordance with the rules of procedure to be adopted by the Joint Committee at its first meeting, subject to the provisions of this Article and in accordance with paragraphs 4(b) and 5 of Article 23. Until such time as the Joint Committee has adopted the rules of procedure, the tribunal shall establish its own procedural rules.

9. At the request of the initiating party or the responding party, the tribunal may, pending its final ruling, order the adoption of interim relief measures, including the modification or suspension of measures taken by either the initiating party or the responding party under this Agreement.



10. The tribunal shall issue an interim report to the initiating party and the responding party setting out the findings of fact, the applicability of relevant provisions, and the basic rationale behind any findings and recommendations that it makes, not later than ninety (90) days after the date of its establishment. Where it considers that this deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the initiating party and the responding party in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to issue its interim report. Under no circumstances shall the tribunal issue the interim report later than one hundred and twenty (120) days after the date of its establishment.

11. Within fourteen (14) days from the date of issuance of the interim report, the initiating party or the responding party may submit a written request to the tribunal to review specific aspects of the interim report. After considering any written comments by the initiating party and the responding party on the interim report, the tribunal may modify its report and make any further examination it considers appropriate. The findings of the tribunal's final ruling shall include a sufficient discussion of the arguments made at the interim review stage, and shall clearly answer the questions and observations of the initiating party and the responding party.

12. The tribunal shall issue its final ruling to the initiating party and the responding party within one hundred and twenty (120) days from the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the initiating party and the responding party in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to issue its ruling. Under no circumstances shall the tribunal issue its final ruling later than one hundred and fifty (150) days after the date of its establishment.

13. In addition to the circumstances referred to in paragraph 4 of this Article, the respective timelines stated in paragraphs 10, 11, and 12 of this Article shall be halved:

- (a) upon request by the initiating party or the responding party, if the tribunal rules that the case is urgent within ten (10) days from its establishment; or
- (b) if the initiating party and the responding party so agree.

14. The initiating party and the responding party may submit requests for clarification of the tribunal's final ruling within ten (10) days from the date of its issuance, and any clarification by the tribunal shall be issued within fifteen (15) days from the date of receipt of such request.

15. If the tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the party found in violation of this Agreement does not comply with the tribunal's final ruling, or does not reach an agreement with the other party on a mutually satisfactory resolution within forty (40) days after the date of issuance of the tribunal's final ruling, the other party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement until such time as the party in violation complies with the tribunal's final ruling or the initiating party and the responding party reach agreement on a mutually satisfactory resolution.

## ARTICLE 26

### Relationship to other agreements

1. Subject to paragraphs 2 and 7 of this Article, any earlier air services agreement or arrangement between an EU Member State and an ASEAN Member State or between the Union and an ASEAN Member State shall be suspended while this Agreement is in force between those Parties.
2. Without prejudice to paragraph 1 of this Article, provisions in an earlier air services agreement or arrangement between an EU Member State and an ASEAN Member State concerning the issues covered under Articles 3, 4, 10, and 13 shall continue to apply as a matter of this Agreement where they are more favourable for the air carriers concerned. All rights and benefits enjoyed by the air carriers of the EU Member State concerned in accordance with those provisions shall accrue to all air carriers of the Union.
3. For the purposes of paragraph 2 of this Article, any difference of interpretation shall first be resolved through consultation between the Parties concerned, before being brought before the Joint Committee for consultations. If the issue is not resolved through the Joint Committee, it may be referred to the dispute settlement mechanism provided in Article 25.
4. Any additional traffic rights that might be granted to an EU Member State by an ASEAN Member State, or vice versa, after the date of entry into force of this Agreement, shall be subject to this Agreement and shall not discriminate between air carriers of the Union. These arrangements shall be notified to the Joint Committee forthwith.

5. The Joint Committee shall draw up and keep up-to-date an informative list of the provisions and arrangements on traffic rights referred to in paragraphs 2 and 4 of this Article.

6. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee pursuant to Article 23 to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

7. Nothing in this Agreement shall affect the validity and application of existing and future agreements between the EU Member States and the ASEAN Member States as regards territories under their respective sovereignty which are not encompassed within the definition of "territory" in Article 2.

## ARTICLE 27

### Annex

The Annex to this Agreement shall form an integral part thereof. Any amendments to the Annex shall be made in accordance with Article 28.

## ARTICLE 28

### Amendments

Any amendment to this Agreement may be agreed by the Parties pursuant to consultations held in accordance with Article 23. Such amendment shall enter into force in accordance with the procedure set out in Article 33.

## ARTICLE 29

### Termination

1. This Agreement may be terminated by the Union and its Member States, or by all of the ASEAN Member States acting together, by written notification to the Secretary-General of the Council of the European Union or the Secretary-General of ASEAN, as the case may be. The termination shall become effective eighteen (18) months after the date of receipt of the notification by the Secretary-General of ASEAN or by the Secretary-General of the Council of the European Union, as the case may be.
2. In the event that a Member State withdraws from the Union or from ASEAN, this Agreement ceases to apply to that State pursuant to Article 32 with effect from the date on which its withdrawal from the Union or ASEAN, as the case may be, becomes effective.

## ARTICLE 30

### Registration of this Agreement

This Agreement and any amendments thereto shall be registered upon its entry into force with the ICAO by the Secretary-General of ASEAN.

## ARTICLE 31

### Accession by new EU Member States

1. This Agreement shall be open for accession by States which have become Member States of the Union after the date of signature of this Agreement.
2. Accession to this Agreement by an EU Member State shall be effected by the deposit of an instrument of accession to this Agreement with the Secretary-General of the Council of the European Union, who shall notify the Parties and the Secretary-General of ASEAN of the deposit of the instrument of accession and the date thereof. The accession shall take effect as from the fifteenth (15th) day after the date of the deposit of the instrument of accession.
3. Paragraphs 1, 2, 3, and 7 of Article 26 shall apply *mutatis mutandis* to existing agreements and arrangements which are in place at the time of accession of an EU Member State to this Agreement.

## ARTICLE 32

### Territorial application

This Agreement shall apply, on the one hand, to the territory of the Union, and, on the other hand, to the territory of the ASEAN Member States, as defined in paragraph 1(z) of Article 2.

## ARTICLE 33

### Entry into force

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance, or approval in accordance with the Parties' respective procedures.
2. The Secretary-General of ASEAN shall provide written notification to the Secretary-General of the Council of the European Union confirming that the respective procedures for ratification, acceptance, or approval by the ASEAN Member States have been completed. The Secretary-General of the Council of the European Union shall provide written notification to the Secretary-General of ASEAN confirming that the respective procedures for ratification, acceptance, or approval by the Union and its Member States have been completed.
3. Subject to Article N, this Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date of the receipt of the later written notification provided for in paragraph 2 of this Article.

## ARTICLE 34

### Authentic texts

1. This Agreement shall be drawn up in two original texts, in the Bulgarian, Croatian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Irish, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Spanish, and Swedish languages, each text being equally authentic.
2. In the event of any divergence between language versions, the Joint Committee shall decide on the language of the text to be used.
3. One of the original texts of the Agreement including any amendments thereto shall be deposited with the Secretary-General of ASEAN, who shall promptly furnish a certified copy thereof, to each ASEAN Member State. The other original text of the Agreement including any amendments thereto shall be deposited with the Secretary-General of the Council of the European Union.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised to that effect, have signed this Agreement, in duplicate.



ARTICLE A

Route schedule

1. Notwithstanding paragraphs 1 and 2 of Article 3 and subject to the domestic laws and regulations of Indonesia, for the operation of passenger and combination air services between Indonesia and the Union, points in Indonesia shall refer to Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan, and Surabaya.
2. If:
  - (a) an air services agreement among the ASEAN Member States; or
  - (b) an air services agreement between the ASEAN Member States collectively and any other country,allows carriers to operate passenger and combination air services to points in Indonesia other than Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan, and Surabaya, points in Indonesia shall also include those points.
3. For the purposes of paragraph 12 of Article 10, for Indonesia, the domestic code-share rights shall be exercised via the points identified in paragraphs 1 and 2 of this Article to any other points in Indonesia, or vice versa.

## ARTICLE B

### Traffic rights

Notwithstanding paragraph 2 of Article 3, the following provisions shall apply:

- (a) The grant of fifth freedom traffic rights under paragraph 3(f) of Article 3 to an air carrier of the Union to perform passenger and combination services between points in Myanmar and points within ASEAN shall take effect from 1 July 2024.
- (b) The grant of fifth freedom traffic rights under paragraph 3(e) of Article 3 to an air carrier of Myanmar to perform passenger and combination services between points in the Union shall take effect from 1 July 2024.
- (c) The grant of fifth freedom traffic rights under paragraph 3(f) of Article 3 to an air carrier of the Union to perform passenger and combination services between points in the Union and points in Viet Nam to points outside ASEAN shall only be on routes not operated by an air carrier of Viet Nam.
- (d) The grant of fifth freedom traffic rights under paragraph 3(e) of Article 3 to an air carrier of Viet Nam to perform passenger and combination services between points in Viet Nam and points in the Union to points outside the Union shall only be on routes not operated by an air carrier of the Union.

## ARTICLE C

### Stopover rights

1. Notwithstanding paragraph 6(f) of Article 3, the exercise of own stopover rights by air carriers of the Union on co-terminal operations within the same ASEAN Member State shall take effect two (2) years after such rights have been exchanged in an air services agreement among the ASEAN Member States. The exercise of stopover rights on co-terminal operations within the same EU Member State by air carriers of the ASEAN Member States shall take effect at the same time.
2. Until then, each Party shall give favourable consideration to applications from air carriers of another Party to carry own stopover traffic on co-terminal operations within the same ASEAN Member State or EU Member State on an extra bilateral basis, if such rights are not already available.

## ARTICLE D

### Designation of air carriers

1. Notwithstanding paragraph 1 of Article 4, Indonesia, Myanmar, the Philippines, and Viet Nam may maintain the requirement for designation of air carriers existing in their respective domestic laws and regulations at the time of signature of this Agreement.

2. For the purposes of paragraph 1 of this Article, the publication by the Union of a "List of EU air carriers holding an active operating licence" shall be deemed to meet those national designation requirements for the carriers included in that list, provided that the said list is made readily available to the competent authorities of the said ASEAN Member States by electronic means.
3. Indonesia, Myanmar, the Philippines, and Viet Nam shall endeavour to remove the said designation requirements at the earliest possible occasion and notify the Joint Committee accordingly.

## ARTICLE E

### Fair competition

1. For the avoidance of doubt, the Parties confirm that paragraphs 2(a) and (b) of Article 8 only prescribe the obligation of Parties to adopt or maintain competition law and establish an independent competition authority to enforce this competition law. The Parties also confirm that this Agreement does not constrain the independent functioning of the said competition authorities. The decisions by these competition authorities are not subject to the dispute settlement mechanism under Article 25.

2. A Party may thus only seek redress in relation to paragraphs 2(a) and (b) of Article 8 if another Party does not maintain competition law or an operationally independent competition authority which effectively enforces that Party's competition law. Nothing in paragraphs 2(a) and (b) of Article 8 shall be construed to challenge decisions or judgments adopted by a Party's competition authority, courts, or tribunals to enforce a Party's competition law.
3. Notwithstanding paragraph 1 of Article 25, the dispute settlement mechanism in that Article shall not apply to disputes relating to the application or interpretation of Article 8 arising before 1 January 2025.

## ARTICLE F

### Operational plans, programmes, and schedules

1. Without prejudice to Article 3 and paragraphs 11 and 12 of Article 10, and notwithstanding paragraph 7 of Article 10, Cambodia, Indonesia, Lao PDR, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Thailand, and Viet Nam may maintain the procedures existing in their respective domestic laws and regulations at the time of the signature of this Agreement as regards the approval of operational plans, programmes, and schedules, including information on services operating under cooperative marketing arrangements, established by air carriers of the Union for the provision of air services to and from the territories of the said States.

2. Cambodia, Indonesia, Lao PDR, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Thailand, and Viet Nam shall minimise the administrative burden of such requirements and procedures. The approval of the said operational plans, programmes, and schedules shall be granted within ten (10) working days from the date of receipt of the air carrier's application, provided the air carrier has obtained the appropriate operating authorisations and technical permissions in accordance with Article 4.
3. Cambodia, Indonesia, Lao PDR, Malaysia, Myanmar, the Philippines, Thailand, and Viet Nam shall endeavour to remove the said procedures at the earliest possible occasion and notify the Joint Committee accordingly.

## ARTICLE G

### Sales and local expenses

1. Notwithstanding paragraphs 8 and 9 of Article 10, Indonesia, Myanmar, and Viet Nam may maintain the requirements existing in their respective domestic laws and regulations at the time of the signature of this Agreement as regards the use of their national currency in domestic sales of transport and related services and in the payment for local expenses.
2. Indonesia, Myanmar, and Viet Nam shall endeavour to remove the said requirements at the earliest possible occasion and notify the Joint Committee accordingly.

## ARTICLE H

### Remittance of local revenues

1. For the avoidance of doubt, the term "remittance" in paragraph 10(a) of Article 10 refers, in the case of the Philippines, to remittance other than those made by a branch office of a foreign corporation engaged in trade or business within the Philippines.
2. With regard to profit remittance by a branch office of a foreign corporation engaged in trade or business within the Philippines, the Philippines shall have the right to levy a branch profit remittance tax in accordance with its domestic laws, unless a lower rate or an exemption is available under a double taxation agreement between the Philippines and the country of residence of the foreign carrier.
3. The Philippines shall endeavour to work with the Union to develop a common framework for the treatment of remittance by air carriers of the Union operating in the Philippines and notify the Joint Committee accordingly.

## ARTICLE I

### Tariffs

1. Without prejudice to paragraph 1 of Article 13, and notwithstanding paragraph 2 of Article 13, the Philippines may maintain the procedures existing in its respective domestic laws and regulations at the time of the signature of this Agreement as regards the approval of the tariffs established by the air carriers of the Union for air services to and from the territory of the Philippines. The said tariffs shall be approved within ten (10) working days after their filing.
2. The Philippines shall endeavour to remove the said procedures at the earliest possible occasion and notify the Joint Committee accordingly.

## ARTICLE J

### Loan guarantees

The provisions of paragraph 2(d) of Article 8 shall not apply to subsidies in the form of loan guarantees granted by Viet Nam before the signature of this Agreement and until the expiry of such arrangements. However, should such guarantees give rise to any disbursements, these shall be made pursuant to paragraphs 3(a) and (b) of Article 8, as the case may be.



## ARTICLE K

### Non-discrimination

1. Notwithstanding Article D, the ASEAN Member States referred to therein shall accord no less favourable treatment to the air carriers of the Union than that which they accord to the air carriers of any other country with regard to the designation of air carriers.
2. Notwithstanding Articles F, G, and I, the ASEAN Member States listed therein shall accord no less favourable treatment to the air carriers of the Union than that which they accord to their own air carriers or the air carriers of any other country, whichever is more favourable, with regard to approval of operational plans, programmes and schedules, sales and local expenses, and tariffs.

## ARTICLE L

### Computer reservation systems

The ASEAN Member States referred to in paragraph 5 of Article 21 are, at the time of signature of this Agreement, Indonesia, Malaysia, Philippines, Thailand, and Viet Nam.

## ARTICLE M

### Reciprocity

Where under Articles D, F, G and I an ASEAN Member State requires the designation of air carriers of the Union, applies to air carriers of the Union national procedures for the prior approval of operational plans, programmes and schedules, cooperative market arrangements or tariffs, or applies to air carriers of the Union national requirements concerning the currency to be used in certain transactions, the Union shall be entitled to subject the air carriers of that ASEAN Member State to the same or equivalent measures.

## ARTICLE N

### Entry into force for Malaysia

1. Notwithstanding Article 33, if Malaysia is the only ASEAN Member State that has not communicated to the Secretary-General of ASEAN its confirmation that its procedures for ratification, acceptance, or approval of this Agreement have been completed:
  - (a) the Secretary-General of ASEAN may proceed to provide to the Secretary-General of the Council of the European Union written notification confirming that all of the ASEAN Member States apart from Malaysia have completed their respective procedures for ratification, acceptance, or approval of this Agreement;
  - (b) this Agreement shall enter into force in accordance with paragraph 3 of Article 33 for the Union and its Member States, and for all of the ASEAN Member States except Malaysia; and

- (c) thereafter, the Agreement shall enter into force for Malaysia thirty (30) days after the date of a further written notification from the Secretary-General of ASEAN to the Secretary-General of the Council of the European Union confirming that Malaysia has completed its procedures for ratification, acceptance, or approval of this Agreement.

2. Following the signature of this Agreement, and pending its entry into force for Malaysia:

- (a) any earlier air services agreements or arrangements between the EU Member States and Malaysia, and between the Union and Malaysia, which were signed or concluded before the signing of the Agreement, shall continue to apply and shall not be amended; and
- (b) no new air services agreements or arrangements shall be concluded between the EU Member States and Malaysia, or between the Union and Malaysia, save in order to cater for limited and urgent needs in exceptional circumstances and without prejudice to their respective domestic laws and regulations. The Union or the EU Member State concerned shall inform the other Parties of any such new air services agreements or arrangements.

## ARTICLE O

### Progress review

The Joint Committee shall, on a yearly basis, review progress made with regard to the implementation of the Articles of this Annex on the basis of a report by the ASEAN Member States concerned.

---

Съставено в Бали, Индонезия на седемнадесети октомври две хиляди двадесет и втора година.

Hecho en Bali, Indonesia, el diecisiete de octubre de dos mil veintidós.

Na Bali, Indonésie, dne sedmnáctého října dva tisíce dvacet dva.

Udfærdiget i Bali, Indonesien, den syttende oktober to tusind og toogtyve.

Geschehen zu Bali, Indonesien, am siebzehnten Oktober zweitausendzweiundzwanzig.

Kahe tuhande kahekümne teise aasta oktoobrikuu seitsmeteistkümnendal päeval, Balil, Indoneesias.

Έγινε στο Μπαλί της Ινδονησίας, στις δέκα επτά Οκτωβρίου δύο χιλιάδες είκοσι δύο.

Done at Bali, Indonesia, on the seventeenth day of October in the year two thousand and twenty two.

Fait à Bali, Indonésie, le dix-sept octobre deux mille vingt-deux.

Arna dhéanamh i mBailí, an Indinéis, an seachtú lá déag de Dheireadh Fómhair sa bhliain dhá mhíle fiche agus a dó.

Sastavljeno na Baliju, Indonezija, sedamnaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset druge.

Fatto a Bali, Indonesia, addì diciassette ottobre duemilaventidue.

Bali, Indonēzija, divi tūkstoši divdesmit otrā gada septiņpadsmītajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt antrų metų spalio septynioliktą dieną Balyje, Indonezija.

Kelt Balin, Indonézia, a kétezer-huszonkettedik év október havának tizenhetedik napján.

Magħmul f'Bali, l-Indonezja, fis-sbatax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u tnejn u għoxrin.

Gedaan te Bali, Indonesië, zeventien oktober tweeduizend tweeëntwintig.

Sporządzono na Bali, Indonezja dnia siedemnastego października roku dwa tysiące dwudziestego drugiego.

Feito em Bali, Indonésia, em dezassete de outubro de dois mil e vinte e dois.

Întocmit la Bali, Indonezia, la șaptesprezece octombrie două mii douăzeci și doi.

Na Bali, Indonézia, sedemnásteho októbra dvetisícdvadsaťdva.

Na Baliju, Indonezija, sedemnajstega oktobra dva tisoč dvaindvajset.

Tehty Balissa Indonesiassa seitsemäntenätoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäkaksi.

Som skedde i Bali, Indonesien den sjuttonde oktober år tjugohundratjugotvå.

Voor het Koninkrijk België  
Pour le Royaume de Belgique  
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



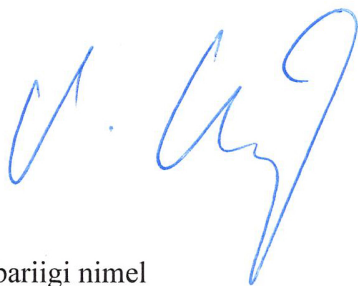
Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann  
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España

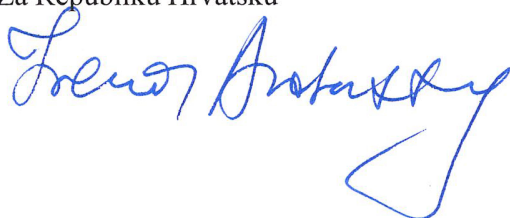


A.R.

Pour la République française

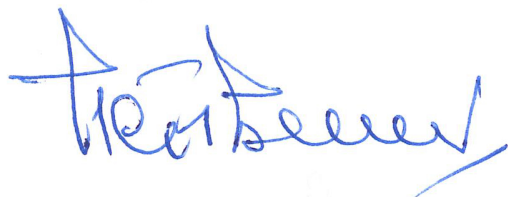


Za Republiku Hrvatsku





Per la Repubblica italiana

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'M. Berlusconi', written in a cursive style.

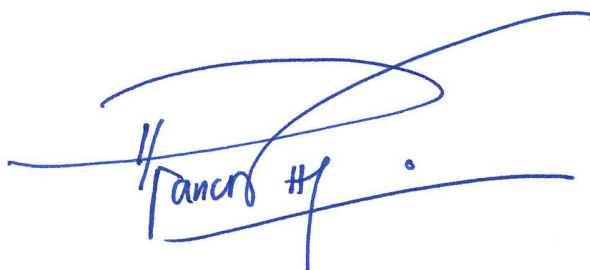
Για την Κυπριακή Δημοκρατία

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'N. Anagnostou', written in a cursive style.

Latvijas Republikas vārdā –

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'V. Krištopāns', written in a cursive style.

Lietuvos Respublikos vardu

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'G. Panceris', written in a cursive style.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Michael Jarmik

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej S.

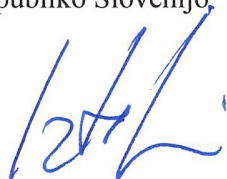
Pela República Portuguesa

António Costa

Pentru România

Haralambie

Za Republiko Slovenijo



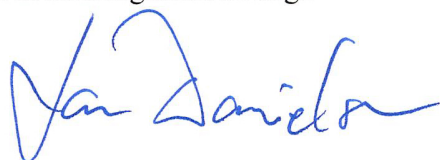
Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta  
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige

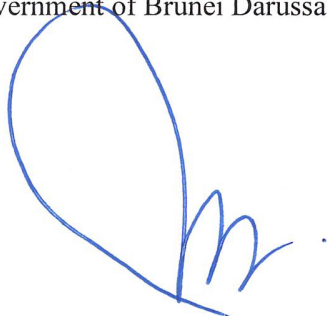


За Европейския съюз  
Por la Unión Europea  
Za Evropskou unii  
For Den Europæiske Union  
Für die Europäische Union  
Euroopa Liidu nimel  
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
For the European Union  
Pour l'Union européenne  
Thar ceann an Aontais Eorpaigh  
Za Europsku uniju  
Per l'Unione europea  
Eiropas Savienības vārdā –  
Europos Sąjungos vardu  
Az Európai Unió részéről  
Għall-Unjoni Ewropea  
Voor de Europese Unie  
W imieniu Unii Europejskiej  
Pela União Europeia  
Pentru Uniunea Europeană  
Za Európsku úniu  
Za Evropsko unijo  
Euroopan unionin puolesta  
För Europeiska unionen

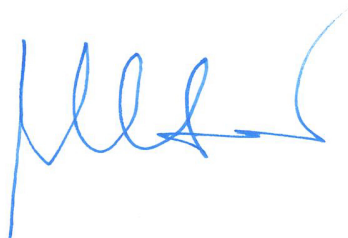
Joscha DMeiz

Holohio

For the Government of Brunei Darussalam

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop followed by a series of smaller, connected loops.

For the Government of the Kingdom of Cambodia

A handwritten signature in blue ink, featuring a series of connected loops and a long, horizontal stroke at the end.

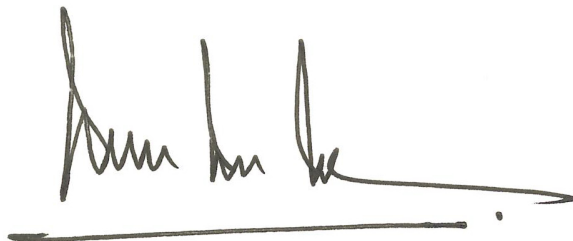
For the Government of the Republic of Indonesia

A handwritten signature in brown ink, consisting of a series of connected loops and a long, horizontal stroke at the end.

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

A handwritten signature in blue ink, featuring a series of connected loops and a long, horizontal stroke at the end.

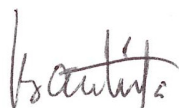
For the Government of Malaysia

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

For the Government of the Republic of the Union of Myanmar

A handwritten signature in black ink, featuring a circular symbol at the top and a vertical stroke below it.

For the Government of the Republic of the Philippines

A handwritten signature in black ink, with a stylized 'B' and 'a' at the beginning.

For the Government of the Republic of Singapore

A handwritten signature in blue ink, with a stylized 'S' and 'G' at the beginning.

For the Government of the Kingdom of Thailand

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a checkmark-like flourish.

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

A handwritten signature in blue ink, featuring the word 'Graw' in a cursive script, with a long horizontal line extending to the right and another horizontal line below it.

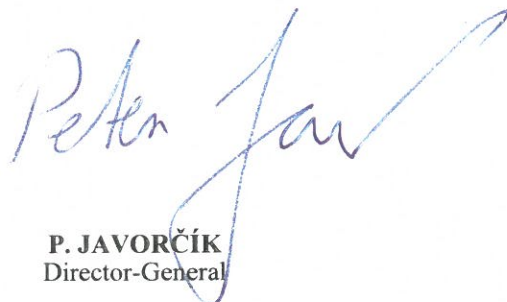


Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.  
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.  
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu generálního sekretariátu Rady v Bruselu.  
 Foranstående tekst er en bekræftet kopi af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.  
 Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.  
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhiivi Brüsselis.  
 Το ανωτέρω κείμενο είναι κυρωμένο αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.  
 The preceding text is a certified copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.  
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du secrétariat général du Conseil à Bruxelles.  
 Is cóip dheimhniúithe é an téacs roimhe seo den scríbhinn bhunaidh a taisceadh i gcartlann Ard Rúnaíocht na Comhairle sa Bhruiséil.  
 Prethodni je tekst ovjereni primjerak izvornika pohranjenog u arhivu Glavnog tajništva Vijeća u Bruxellesu.  
 Il testo che precede è copia certificata dell'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.  
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.  
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.  
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli irattárában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.  
 It-test precedenti huwa kopja ċertifikata tal-original iddepożitat fl-arkivji tas-Segretarjat Generali tal-Kunsill fi Brussell.  
 De voorgaande tekst is een voor gelijkluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het secretariaat-generaal van de Raad te Brussel.  
 Powyższy tekst jest uwierzytelnionym odpisem oryginału złożonego w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.  
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.  
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.  
 Predchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archíve Generálneho sekretariátu Rady v Bruseli.  
 Zgornje besedilo je overjena kopija izvornika, ki je deponiran v arhivu generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.  
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.  
 Ovanstående text är en bestyrkt kopia av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,  
 Bruselas,  
 Brusel,  
 Bruxelles, den  
 Brüssel, den  
 Brüssel,  
 Βρυξέλλες,  
 Brussels,  
 Bruxelles, le  
 An Bhruiséil,  
 Bruxelles,  
 Bruxelles, addi  
 Briselē,  
 Briuselis  
 Brüssel,  
 Brussel,  
 Brussel,  
 Bruksela, dnia  
 Bruselas, em  
 Bruxelles,  
 Brusel  
 Bruselj,  
 Bryssel,  
 Bryssel den

22 -11- 2022

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз  
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea  
 Za generálního tajemníka Rady Evropské unie  
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union  
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union  
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel  
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης  
 For the Secretary-General of the Council of the European Union  
 Pour le secrétaire général du Conseil de l'Union européenne  
 Thar ceann Ard Rúnaí Chomhairle an Aontais Eorpaigh  
 Za glavnog tajnika Vijeća Europske unije  
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea  
 Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsēkretāra vārdā –  
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus vardu  
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkára nevében  
 Għas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea  
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie  
 W imieniu Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej  
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia  
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene  
 Za generálneho tajomníka Rady Európskej únie  
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije  
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta  
 För generalsekreteraren för Europeiska unionens råd

  
 P. JAVORČÍK  
 Director-General

#### Tłumaczenie z języka angielskiego deklaracji Hiszpanii

Niniejsza Umowa oraz wszelkie środki przyjęte w związku z jej stosowaniem są rozumiane jako bez uszczerbku dla sytuacji prawnej Królestwa Hiszpanii na terytorium Gibraltaru, jak również na przesmyku i zbudowanym na nim porcie lotniczym.

Królestwo Hiszpanii pragnie podkreślić, że port lotniczy w Gibraltarze znajduje się na terytorium, przesmyku, który nie należy do obszarów scedowanych na rzecz Zjednoczonego Królestwa na mocy Traktatu z Utrechtu z 1713 r., lecz jest nielegalnie okupowany przez to ostatnie państwo.

**Potwierdzam zgodność tłumaczenia deklaracji z oryginałem.**

Jadwiga Żandarska

Dyrektor Departamentu Lotnictwa

Ministerstwo Infrastruktury



European Council  
Council of the European Union

# Comprehensive Air Transport Agreement between the Member States of the Association of Southeast Asian Nations, and the European Union and its Member States

## Declaration / reservation

Party: Spain  
English

This Agreement or any measure taken in compliance therewith shall be applied taking into account the legal position of the Kingdom of Spain on the territory of Gibraltar, as well as on the isthmus and the airport built on it. The Kingdom of Spain wishes to reiterate that the airport of Gibraltar is located in a territory, the isthmus, which is not among the spaces ceded to the United Kingdom by virtue of the Treaty of Utrecht of 1713, but is illegally occupied by the latter State.

## Original language

Este Acuerdo, o cualquier medida dictada en su cumplimiento se aplicarán teniendo en cuenta la posición jurídica del Reino de España sobre el territorio de Gibraltar, así como sobre el istmo y el aeropuerto construido en el mismo. El Reino de España desea recordar que el aeropuerto de Gibraltar está situado en un territorio, el istmo, que no se encuentra entre los espacios cedidos al Reino Unido por el Tratado de Utrecht de 1713, sino que está ocupado ilegalmente por dicho Estado.

## French

Cet accord, ou toute mesure prise conformément à celui-ci, s'applique en tenant compte de la position juridique du Royaume d'Espagne en ce qui concerne le territoire de Gibraltar, ainsi que l'isthme et l'aéroport qui y est construit. Le Royaume d'Espagne souhaite rappeler que l'aéroport de Gibraltar est situé sur un territoire, l'isthme, qui ne fait pas partie des espaces cédés au Royaume-Uni en vertu du traité d'Utrecht de 1713, mais qui est occupé illégalement par cet État.



# Minister do spraw Unii Europejskiej

Adam Szłapka

DPUE.920.1323.2022.AR(6)  
Warszawa, 30 października 2024 r.  
Dot. DL-4.0721.8.2022.7

Pan Dariusz Klimczak  
Minister Infrastruktury

## Opinia

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej Kompleksowej Umowy o transporcie lotniczym między państwami członkowskimi Stowarzyszenia Narodów Azji Południowo-Wschodniej, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem wniosku o ratyfikację umowy międzynarodowej pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Nie zgłaszam zastrzeżeń co do zgodności umowy z prawem Unii Europejskiej.**

Z wyrazami szacunku

z upoważnienia

**Ignacy Niemczycki**  
Sekretarz Stanu  
*/dokument podpisany elektronicznie/*