



**Euroopan unionin
neuvosto**

**Bryssel, 22. heinäkuuta 2022
(OR. en)**

8974/22

**Toimielinten välinen asia:
2022/0139 (NLE)**

LIMITE

**AVIATION 87
RELEX 628
ASIE 24**

SÄÄDÖKSET JA MUUT VÄLINEET

Asia: Kaakkois-Aasian maiden liiton jäsenvaltioiden sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välinen kattava lentoliikennesopimus

KAAKKOIS-AASIAN MAIDEN LIITON
JÄSENVALTIOIDEN SEKÄ
EUROOPAN UNIONIN JA SEN JÄSENVALTIOIDEN
VÄLINEN
KATTAVA LENTOLIIKENNESOPIMUS

Seuraavien hallitukset:

BRUNEI DARUSSALAMIN VALTIO,

KAMBODŽAN KUNINGASKUNTA,

INDONESIAN TASAVALTA,

LAOSIN DEMOKRAATTINEN KANSANTASAVALTA,

MALESIA,

MYANMARIN LIITON TASAVALTA,

FILIPPIINIEN TASAVALTA,

SINGAPOREN TASAVALTA,

THAIMAAN KUNINGASKUNTA

ja

VIETNAMIN SOSIALISTINEN TASAVALTA,

jotka ovat Kaakkois-Aasian maiden liiton, jäljempänä 'ASEAN', jäsenvaltioita, jäljempänä yhdessä 'ASEANin jäsenvaltiot' tai yksittäin 'ASEANin jäsenvaltio',

sekä

BELGIAN KUNINGASKUNTA,

BULGARIAN TASAVALTA,

TŠEKIN TASAVALTA,

TANSKAN KUNINGASKUNTA,

SAKSAN LIITTOTASAVALTA,

VIRON TASAVALTA,

IRLANTI,

HELLEENIEN TASAVALTA,

ESPANJAN KUNINGASKUNTA,

RANSKAN TASAVALTA,

KROATIAN TASAVALTA,

ITALIAN TASAVALTA,

KYPROKSEN TASAVALTA,

LATVIAN TASAVALTA,

LIETTUAN TASAVALTA,

LUXEMBURGIN SUURHERTTUAKUNTA,

UNKARI,

MALTAN TASAVALTA,

ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,

ITÄVALLAN TASAVALTA,

PUOLAN TASAVALTA,

PORTUGALIN TASAVALTA,

ROMANIA,

SLOVENIAN TASAVALTA,

SLOVAKIAN TASAVALTA,

SUOMEN TASAVALTA

ja

RUOTSIN KUNINGASKUNTA,

jotka ovat Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'EU:n perussopimukset', osapuolia ja Euroopan unionin jäsenvaltioita, jäljempänä yhdessä 'EU:n jäsenvaltiot' tai yksittäin 'EU:n jäsenvaltio', ja EUROOPAN UNIONI, jäljempänä 'unioni' tai 'EU',

HALUAVAT huolehtia lentoliikenteeseen liittyvistä eduistaan pyrkien tiivistämään näiden kahden alueen poliittisia ja taloudellisia suhteita,

TUNNUSTAVAT toimivien lentoliikenneyhteyksien merkityksen kaupankäynnin, matkailun, investointien sekä taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen edistämiseksi,

HALUAVAT lisätä lentoliikennettä ja edistää sellaista kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu oikeudenmukaiseen ja kilpailukykyiseen toimintaympäristöön, lentoliikenteen harjoittajien syrjimättömyyteen sekä oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin kilpailumahdollisuuksiin,

HALUAVAT varmistaa, että lentoliikenne on mahdollisimman turvallista ja turvattua, ja vahvistavat suhtautuvansa erityisen huolestuneesti ilma-aluksiin kohdistuviin tekoihin tai uhkiin, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja vaikuttavat kielteisesti lentotoimintaan sekä heikentävät matkustajien luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen,

TOTEAVAT, että ASEANin jäsenvaltiot ja EU:n jäsenvaltiot ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 tehdyn kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

PYRKIVÄT MÄÄRÄTIETOISESTI maksimoimaan hyödyt, jotka on mahdollista saada sääntelyllisestä yhteistyöstä,

TUNNUSTAVAT, että kilpailuun perustuvasta lentoliikenteestä ja elinkelpoisesta lentoliikennealasta voidaan saada merkittäviä hyötyjä,

HALUAVAT edistää lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia toimintaedellytyksiä ja tunnustavat tasapuolisen kilpailun mahdolliset hyödyt sekä sen, että tietyt tuet voivat vaikuttaa kilpailuun haitallisesti ja vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteet,

AIKOVAT tavoitella osapuolten välisten voimassa olevien sopimusten ja järjestelyjen muodostamissa puitteissa markkinoille pääsyn avaamista ja mahdollisimman suuria hyötyjä matkustajille, rahdinantajille, lentoliikenteen harjoittajille ja lentoasemille sekä niiden työntekijöille, niiden yhteisöille ja muille edunsaajille,

VAHVISTAVAT ympäristönsuojelun merkityksen kansainvälisen ilmailupolitiikan kehittämiseksi ja täytäntöönpanolle,

VAHVISTAVAT tarpeen toteuttaa kiireisiä toimia ilmastonmuutokseen puuttumiseksi ja jatkaa yhteistyötä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi ilmailualalla asiaa koskevien monenvälisten järjestelyjen kanssa johdonmukaisella tavalla, mukaan lukien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön, jäljempänä 'ICAO', välineet,

VAHVISTAVAT kuluttajien etujen suojan, mukaan lukien Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehdyn yleissopimuksen mukaisen suojan, tärkeyden ja kuluttajansuojan korkean tason saavuttamisen tärkeyden sekä tunnustavat vastavuoroisen yhteistyön tarpeen tällä alalla,

TOTEAVAT, ettei kaupallisten mahdollisuuksien lisäämisellä ole tarkoitus heikentää työhön tai työelämään liittyviä osapuolten normeja ja että on tärkeää tarkastella tämän sopimuksen vaikutuksia työvoimaan, työllisyyteen ja työehtoihin, sekä tunnustavat niiden etujen merkityksen, joita on saavutettavissa, kun avoimilta ja kilpailuun perustuvilta markkinoilta saatavat merkittävät taloudelliset hyödyt yhdistetään korkeatasoisiin työelämän normeihin,

TOTEAVAT haluavansa tutkia tapoja parantaa pääoman saantia ilmailun alalla lentoliikenteen kehittämiseksi edelleen,

HALUAVAT tehdä Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta täydentävän sopimuksen lentoliikenteestä,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 ARTIKLA

SOVELTAMISALA

1. Tämä sopimus koskee unionin lentoliikenteen harjoittajien lentoliikennepalvelujen tarjoamista ASEANin jäsenvaltioiden alueelta, alueella tai alueelle sekä ASEANin jäsenvaltioiden lentoliikenteen harjoittajien lentoliikennepalvelujen tarjoamista unionin alueelta, alueella tai alueelle ja tiettyjen näihin lentoliikennepalveluihin liittyvien palvelujen tarjoamista tämän sopimuksen mukaisesti.
2. Selvyyden vuoksi todetaan, että tämän sopimuksen ei missään tapauksessa katsota koskevan jonkin ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajien lentoliikennepalvelujen tarjoamista toisen ASEANin jäsenvaltion alueelta, alueella tai alueelle eikä tiettyjen näihin lentoliikennepalveluihin liittyvien palvelujen tarjoamista.

2 ARTIKLA

Määritelmät

1. Tässä sopimuksessa tarkoitetaan:
 - a) 'Chicagon yleissopimuksella' Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki kyseisen yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja kaikki sen 90 ja 94 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteiden tai yleissopimuksen muutokset niiltä osin, kuin tällaiset liitteet ja muutokset ovat tulleet osapuolten osalta voimaan;

- b) 'Montrealin yleissopimuksella' Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä tehtyä yleissopimusta;
- c) 'lentoliikenteellä' yleisölle tarjottua matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista ilma-aluksella joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan, reitti- ja tilauslentoliikenne mukaan luettuina;
- d) 'kansalaisuutta koskevalla selvityksellä' sen toteamista, että lentoyhtiö, joka haluaa tarjota lentoliikennepalveluja tämän sopimuksen nojalla, täyttää 4 artiklassa esitetyt omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevat vaatimukset;
- e) 'toimivaltaisilla viranomaisilla' valtion virastoja tai yksiköitä, jotka vastaavat osapuolten tästä sopimuksesta johtuvien sääntelytehtävien ja hallinnollisten tehtävien toteuttamisesta;
- f) 'kilpailuviranomaisella' toimivaltaista viranomaista tai toimivaltaisia viranomaisia, joka vastaa tai jotka vastaavat osapuolen kilpailulainsäädännön täytäntöönpanosta, mukaan lukien unionin tapauksessa Euroopan komissio;
- g) 'kilpailulainsäädännöllä' lainsäädäntöä, joka koskee osapuolen lainkäyttövaltaan kuuluvalla alueella seuraavaa toimintaa, jos se voi vaikuttaa kyseisen osapuolen alueelle, alueelta tai alueella tarjottaviin lentoliikennepalveluihin:
 - i) lentoliikenteen harjoittajien väliset sopimukset, lentoliikenteen harjoittajien yhteenliittymien päätökset sekä yhdenmukaistetut menettelytavat, joiden tarkoituksena tai seurauksena on kilpailun estäminen, rajoittaminen tai vääristäminen;

- ii) yhden tai useamman lentoliikenteen harjoittajan harjoittama määrävän aseman väärinkäyttö; tai
 - iii) lentoliikenteen harjoittajien keskittymät, jotka vähentävät huomattavasti kilpailua erityisesti määrävän aseman syntymisen tai vahvistumisen seurauksena;
- h) 'tietokonepohjaisella paikanvarausjärjestelmällä', tietokonepohjaista järjestelmää, jossa on useamman kuin yhden lentoliikenteen harjoittajan tietoja (myös reiteistä ja aikatauluista, vapaista paikoista ja kuljetusmaksuista) ja joko on tai ei ole paikanvaraus- tai lipunkirjoitustoimintoja, sikäli kuin tilaajat voivat käyttää joitakin tai kaikkia näistä palveluista, ja joka käsittää maailmanlaajuiset jakelujärjestelmät eli GDS-järjestelmät siltä osin kuin niihin sisältyy lentoliikennetuotteita;
- i) 'syrjinnällä' kaikenlaista erilaiseen asemaan asettamista ilman objektiivisia perusteita;
 - j) 'tosiasiallisella määräysvallalla' suhdetta, joka perustuu oikeuksiin, sopimuksiin tai muihin keinoihin, joilla erikseen tai yhdessä ja ottaen huomioon tosiasialliset ja oikeudelliset seikat annetaan mahdollisuus suoraan tai välillisesti käyttää ratkaisevaa vaikutusvaltaa yrityksessä, erityisesti
 - i) oikeuteen käyttää kaikkia yrityksen varoja tai osaa niistä;
 - ii) oikeuksin tai sopimuksin, joiden nojalla saadaan ratkaiseva vaikutusvalta yrityksen toimielinten kokoonpanoon, äänestyksiin tai päätöksiin taikka muutoin yrityksen liiketoimien hoitamiseen;

- k) 'vaatimustenmukaisuutta koskevalla selvityksellä' sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittajalla, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, on riittävä vakavaraisuus ja riittävästi johtamisosaamista tällaisen liikenteen harjoittamiseen ja se pystyy noudattamaan tällaisen liikenteen harjoittamista sääteleviä lakeja, määräyksiä ja vaatimuksia;
- l) 'kaikilla kustannuksilla' tarjotuista palveluista aiheutuvia kustannuksia, joihin voivat sisältyä asianmukaiset pääomakustannukset ja omaisuuserien poistot sekä ylläpito-, käyttö-, hallinnointi- ja hallintokustannukset;
- m) 'kansainvälisellä lentoliikenteellä' lentoliikennettä vähintään kahden valtion alueen yläpuolisessa ilmatilassa;
- n) 'olennaisilla liiketoimilla' sellaisten tavaroiden ja palvelujen toimittamista, jotka ovat kooltaan sellaisia, että ne vaikuttavat osapuolten lentoliikenteen harjoittajien yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla oikeudenmukaisesti ja tasapuolisesti;
- o) 'tilausliikenteellä' lentoliikennepalvelua, joka ei ole reittiliikennepalvelu;
- p) 'osapuolella' unionia ja EU:n jäsenvaltioita tai ASEANin jäsenvaltiota;

- q) 'osapuolilla'
- i) unionia ja EU:n jäsenvaltioita; sekä
 - ii) ASEANin jäsenvaltioita;
- r) 'päätoimipaikalla' lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa sen osapuolen alueella, jossa lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, jatkuvan lentokelpoisuuden hallinta mukaan lukien, tapahtuvat;
- s) 'reittiliikenteellä' sellaisten lentojen sarjaa, joista jokaisella on seuraavat ominaisuudet:
- i) se kulkee useamman kuin yhden valtion alueen yläpuolisessa ilmatilassa;
 - ii) sitä harjoitetaan ilma-aluksella matkustajien, matkatavaroiden, postin ja/tai rahdin kuljettamiseksi korvausta tai vuokraa vastaan siten, että jokainen lento on yleisön käytettävissä;
 - iii) se palvelee liikennettä vähintään kahden saman paikan välillä joko
 - A) julkaistun aikataulun mukaisesti; tai
 - B) niin säännöllisesti tai toistuvasti, että se selvästikin on osa järjestelmällistä sarjaa;

- t) 'omahuolinnalla' tilannetta, jossa lentoliikenteen harjoittaja huolehtii yhden tai useamman maahuolinta-alan palvelun suorittamisesta itselleen tekemättä sopimusta kolmannen osapuolen kanssa näiden palvelujen suorittamisesta. Tässä määritelmässä toisiinsa nähden kolmansina osapuolina ei pidetä lentoliikenteen harjoittajia, jos
- i) yhdellä on osake-enemmistö toisesta; tai
 - ii) molempien osake-enemmistö on saman tahon hallussa;
- u) 'osapuolen talouden vakavalla häiriöllä' poikkeuksellista, tilapäistä ja merkittävää kriisiä, joka vaikuttaa ASEANin jäsenvaltion tai EU:n jäsenvaltion koko talouteen eikä ainoastaan johonkin tiettyyn alueeseen tai toimialaan;
- v) 'valtion omistamalla yrityksellä' mitä tahansa yritystä, joka harjoittaa kaupallista toimintaa, jossa
- i) yksi osapuoli omistaa yli 50 prosenttia yrityksen merkitystä pääomasta tai yrityksen liikkeeseen laskemiin osakkeisiin liittyvistä äänistä; tai
 - ii) yksi osapuoli käyttää tai sillä on mahdollisuus käyttää suoraan tai välillisesti ratkaisevaa vaikutusvaltaa, joka perustuu sen taloudelliseen osallistumiseen siihen tai sen toimintaa koskeviin sääntöihin tai käytäntöihin, tai millä tahansa muulla tavalla, jolla on merkitystä tällaisen ratkaisevan vaikutusvallan hankkimiseksi yrityksessä. Osapuolella oletetaan olevan ratkaiseva vaikutusvalta, jos osapuoli voi suoraan tai välillisesti nimittää yli puolet yrityksen hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenistä;

- w) 'ilman kaupallista tarkoitusta tapahtuvalla laskulla' muussa tarkoituksessa kuin lentoliikenteen matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin ottamiseksi taikka jättämiseksi suoritettavaa laskua;
- x) 'tuella' hallituksen tai minkä tahansa muun julkisyhteisön myöntämää rahoitusta, mukaan lukien
- i) varojen suora siirto, esimerkiksi avustuksina, lainoina tai pääomasijoituksena, varojen mahdollinen suora siirto ja vastuiden, kuten lainatakausten, pääomalisäysten, omistuksen, konkurssisuojaan tai vakuutuksen, vastattavaksi ottaminen;
 - ii) menetetyt tai kantamatta jääneet tulot, jotka muuten olisi maksettava;
 - iii) muiden tavaroiden tai palvelujen kuin yleisen infrastruktuurin tarjoaminen taikka tavaroiden tai palvelujen hankinta; tai
 - iv) maksut rahoitusmekanismiin tai yksityisen elimen valtuuttaminen tai määrääminen suorittamaan yksi tai useampi tämän artiklan 1 kohdan x alakohdan i, ii ja iii alakohdassa mainituista, tavanomaisesti valtiolle tai muulle julkisyhteisölle kuuluvista tehtävistä, kun kyseinen käytäntö ei tosiasiassa eroa valtioiden tavanomaisesti noudattamista käytännöistä,

joka on rajattu koskemaan tuen myöntävän viranomaisen lainkäyttövaltaan kuuluvaa yhteisöä tai toimialaa taikka yhteisöjen tai toimialojen ryhmää, joka myöntää edun lentoliikenteen harjoittajille. Hallituksen tai muun julkisyhteisön antaman taloudellisen tukitoimen ei katsota antavan etua, jos yksityinen markkinatoimija, jonka toiminta perustuu yksinomaan kannattavuusnäkömiin, olisi samassa tilanteessa kuin asianomainen julkisyhteisö toteuttanut saman taloudellisen tukitoimen;

- y) 'tariffilla' lentoliikenteen harjoittajien, mukaan lukien niiden asiamiehet, matkustajien, matkatavaroiden ja/tai rahdin (postia lukuun ottamatta) ilmakuljetuksesta (mukaan luettuna mikä tahansa muu siihen liittyvä liikennemuoto) veloittamia hintoja, maksuja ja korvauksia sekä niiden ehtoja;
- z) 'alueella' ASEANin jäsenvaltioiden osalta maa-aluetta, sisävesiä, saaristovesiä, aluemerta, merenpohjaa ja sen maaperää sekä niiden yläpuolella olevaa ilmatilaa ja unionin osalta maa- aluetta, sisävesiä ja aluemerta, joihin sovelletaan EU:n perussopimuksia mainituissa perussopimuksissa määrätyin edellytyksin, ja merenpohjaa ja sen maaperää sekä niiden yläpuolella olevaa ilmatilaa; sekä
- aa) 'käyttömaksulla' lentoliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien lennonvarmistukseen tai ilmailun turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina, tai meluun liittyvää maksua; käyttömaksuihin kuuluvat maksut, joilla pyritään ratkaisemaan paikallisia ilmanlaatuongelmia lentoasemilla tai niiden läheisyydessä. Selvyyden vuoksi todetaan, että tämä määritelmä ei kata järjestelmiä, joilla puututaan kansainvälisen ilmailun ilmastoon liittyviin päästöihin.

3 ARTIKLA

Oikeuksien myöntäminen

Reitit

1. ASEANin jäsenvaltion on sallittava unionin lentoliikenteen harjoittajien liikennöinti seuraavilla reiteillä:

unionissa sijaitsevat paikat – välillä olevat paikat – ASEANin jäsenvaltiossa sijaitsevat paikat – ASEANin jäsenvaltiosta edelleen olevat paikat.

Edellä mainittuja reittejä varten välillä oleviin paikkoihin ja muihin paikkoihin on sisällyttävä yksi tai useampi paikka jossakin muussa ASEANin jäsenvaltiossa.

2. Unionin ja sen jäsenvaltioiden on sallittava ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajien liikennöinti seuraavilla reiteillä:

kyseisessä ASEANin jäsenvaltiossa sijaitsevat paikat – välillä olevat paikat – unionissa sijaitsevat paikat – unionista edelleen olevat paikat.

Edellä mainittuja reittejä varten unionissa sijaitseviin paikkoihin on sisällyttävä yksi tai useampi paikka jossakin EU:n jäsenvaltiossa.

Liikenneoikeudet

3. Osapuolet myöntävät toisilleen seuraavat oikeudet niiden lentoliikenteen harjoittajien harjoittamaan kansainväliseen lentoliikenteeseen:
- a) oikeus lentää laskeutumatta oikeuden myöntäneen osapuolen alueen yli;
 - b) oikeus tehdä ilman kaupallista tarkoitusta tapahtuvia laskuja luvan myöntäneen osapuolen alueella;
 - c) ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajien oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä matkustajien tai rahdin kuljettamiseen joko erikseen tai yhdessä tarkoitetun reitti- ja tilausliikenteen avulla kyseisen ASEANin jäsenvaltion minkä tahansa paikan ja unionin minkä tahansa paikan välillä (kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeudet);
 - d) unionin lentoliikenteen harjoittajien oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä matkustajien tai rahdin kuljettamiseen joko erikseen tai yhdessä tarkoitetun reitti- ja tilausliikenteen avulla unionin minkä tahansa paikan ja ASEANin jäsenvaltioiden minkä tahansa paikan välillä (kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeudet);
 - e) ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajien oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä matkustajien tai rahdin kuljettamiseen joko erikseen tai yhdessä tarkoitetun reitti- ja tilausliikenteen avulla EU:n jäsenvaltion minkä tahansa paikan ja EU:n toisen jäsenvaltion minkä tahansa paikan tai kolmannen maan alueen minkä tahansa paikan välillä osana palvelua, jonka lähtö- tai määräpaikka on kyseisessä ASEANin jäsenvaltiossa (viidennen vapauden liikenneoikeudet), jollei tämän artiklan 4 kohdasta muuta johdu;

- f) unionin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajien oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä matkustajien tai rahdin kuljettamiseen joko erikseen tai yhdessä tarkoitettun reitti- ja tilausliikenteen avulla ASEANin jäsenvaltion minkä tahansa paikan ja toisen ASEANin jäsenvaltion minkä tahansa paikan tai kolmannen maan alueen minkä tahansa paikan välillä osana palvelua, jonka lähtö- tai määräpaikka on unionissa (viidennen vapauden liikenneoikeudet), jollei tämän artiklan 5 kohdasta muuta johdu; sekä
- g) muut tässä sopimuksessa vahvistetut oikeudet.

4. Matkustaja- ja yhdistelmäpalvelujen osalta tämän artiklan 3 kohdan e alakohdan nojalla myönnettyihin oikeuksiin sovelletaan kunkin ASEANin jäsenvaltion suhteen seuraavia edellytyksiä:

- a) kuhunkin EU:n jäsenvaltioon voidaan liikennöidä enintään seitsemän (7) viikoittaista saapuvaa tai lähtevää lentoa kumpaankin suuntaan välittömästi tämän sopimuksen tultua voimaan;
- b) kuhunkin EU:n jäsenvaltioon voidaan liikennöidä enintään seitsemän (7) viikoittaista saapuvaa tai lähtevää lisälentoa kumpaankin suuntaan kahden (2) vuoden kuluttua; ja
- c) tämän artiklan 4 kohdan b alakohdan mukaisia lentoja ei saa liikennöidä EU:n jäsenvaltion ja kolmannen maan välisillä reiteillä, joilla liikennöi jo unionin lentoliikenteen harjoittaja. Tätä kohtaa sovellettaessa unionin lentoliikenteen harjoittajan katsotaan liikennöivän reitillä, jos kyseinen lentoliikenteen harjoittaja liikennöi kyseisellä reitillä reittiliikenteenä omalla ilma-aluksellaan, kun ilma-alus on vuokrattu miehistön kanssa tai ilman miehistöä, tai jos kyseessä on välilaskuton vuoro, yhteisin reittitunnuksin.

5. Matkustaja- ja yhdistelmäpalvelujen osalta tämän artiklan 3 kohdan f alakohdan nojalla myönnettyihin oikeuksiin sovelletaan kunkin EU:n jäsenvaltion suhteen seuraavia edellytyksiä:

- a) kuhunkin ASEANin jäsenvaltioon voidaan liikennöidä enintään seitsemän (7) viikottaista saapuvaa tai lähtevää lentoa kumpaankin suuntaan välittömästi tämän sopimuksen tultua voimaan;
- b) kuhunkin ASEANin jäsenvaltioon voidaan liikennöidä enintään seitsemän (7) viikottaista saapuvaa tai lähtevää lisälentoa kumpaankin suuntaan kahden vuoden kuluttua; ja
- c) tämän artiklan 5 kohdan b alakohdan mukaisia lentoja ei saa liikennöidä ASEANin jäsenvaltion ja kolmannen maan välisillä reiteillä, joilla liikennöi jo kyseisen ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittaja. Tätä kohtaa sovellettaessa ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajan katsotaan liikennöivän reitillä, jos kyseinen lentoliikenteen harjoittaja liikennöi kyseisellä reitillä reittiliikenteenä omalla ilma-aluksellaan, kun ilma-alus on vuokrattu miehistön kanssa tai ilman miehistöä, tai jos kyseessä on välilaskuton vuoro, yhteisin reittitunnuksin.

Toiminnallinen jousto

6. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat valintansa mukaan joillakin tai kaikilla lennoillaan, jotka liikennöidään tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määritetyillä reiteillä,
- a) liikennöidä jompaankumpaan tai kumpaankin suuntaan;
 - b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;

- c) liikennöidä missä yhdistelmässä ja missä järjestyksessä tahansa välillä oleviin ja edelleen oleviin paikkoihin sekä osapuolten alueilla oleviin paikkoihin tämän artiklan 3 kohdan määräysten mukaisesti;
- d) jättää väliin minkä tahansa paikan tai mitkä tahansa paikat;
- e) siirtää missä tahansa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksestaan mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa (koneen vaihto eli change of gauge);
- f) harjoittaa välilaskullista liikennettä mihin tahansa paikkaan osapuolten alueella tai sen ulkopuolella;
- g) harjoittaa kauttakululiikennettä toisen osapuolen alueen halki;
- h) yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin; ja
- i) liikennöidä saman palvelun puitteissa samassa EU:n jäsenvaltiossa tai ASEANin jäsenvaltiossa useampaan kuin yhteen paikkaan (monikohdelennot).

7. Tämän artiklan 6 kohdassa määrättyä toiminnallista joustoa voidaan soveltaa suunnasta riippumatta ja ilman maantieteellisiä rajoituksia edellyttäen, että

- a) ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään tähän ASEANin jäsenvaltiossa sijaitsevaan paikkaan; ja
- b) unionin lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään unionissa sijaitsevaan paikkaan.

8. Kumpikin osapuoli antaa lentoliikenteen harjoittajien määritellä tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheyden ja kapasiteetin vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikenteen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä, reititystä, lähtö- ja määräpaikkaa taikka toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä muista kuin tullitoimintaan, teknisiin, operatiivisiin, ilmaliikenteen hallinnan turvallisuuteen, ympäristönäkökohtiin tai terveyden suojeluun liittyvistä syistä syrjimättömästi, jollei tässä sopimuksessa muuta määrätä.

9. Tämän sopimuksen määräykset eivät missään tapauksessa oikeuta antamaan mitään seuraavista oikeuksista:

- a) ASEANin jäsenvaltioiden lentoliikenteen harjoittajia ottamaan EU:n jäsenvaltiossa matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi maksua tai muuta korvausta vastaan johonkin toiseen paikkaan kyseisessä EU:n jäsenvaltiossa; ja
- b) unionin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan ASEANin jäsenvaltiossa matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi maksua tai muuta korvausta vastaan johonkin toiseen paikkaan kyseisessä ASEANin jäsenvaltiossa.

4 ARTIKLA

Liikennöintiluvat ja tekniset luvat

1. Saatuaan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupahakemuksen osapuolen on myönnettävä asianmukaiset liikennöintiluvat ja muut tekniset luvat mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä, kun seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajan osalta:

- i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on ASEANin jäsenvaltiossa, ja sillä on saman ASEANin jäsenvaltion lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa;
- ii) lentoliikenteen harjoittaja on sille lentotoimintaluvan myöntäneen ASEANin jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja toimivaltainen viranomainen on selkeästi määritelty; ja
- iii) lentoliikenteen harjoittaja on kyseisen ASEANin jäsenvaltion ja/tai sen kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja tosiasiallisessa määräysvallassa tai molempia;

b) unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

- i) lentoliikenteen harjoittaja on sijoittautunut unionin alueelle ja sillä on unionin oikeuden mukainen voimassa oleva liikennelupa;

- ii) lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen ja toimivaltainen viranomainen on selkeästi määritelty; ja
 - iii) lentoliikenteen harjoittaja on suoraan tai osake-enemmistön kautta yhden tai useamman EU:n jäsenvaltion, Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen osapuolena olevan muun valtion, Sveitsin, näiden valtioiden kansalaisten tai niiden yhdistelmän omistuksessa ja tosiasiallisessa määräysvallassa;
- c) 15 ja 16 artiklaa noudatetaan; ja
- d) lentoliikenteen harjoittaja täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin perustuvat ehdot, joita hakemuksen käsittelevä osapuoli tavallisesti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.
2. Tämän artiklan ja 5 artiklan soveltamiseksi lentoliikenteen harjoittajan tehokasta lakisääteistä valvontaa koskeviin todisteisiin sisältyvät seuraavat:
- a) asianomaisella lentoliikenteen harjoittajalla on asianomaisen osapuolen toimivaltaisen viranomaisen myöntämä voimassa oleva liikenne- tai toimilupa, ja se täyttää kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamista koskevan liikenne- tai toimiluvan myöntävän osapuolen kriteerit; ja
 - b) kyseinen osapuoli laatii ja ylläpitää kyseisen lentoliikenteen harjoittajan turvallisuutta ja ilmailun turvaamista koskevia valvontaohjelmia ICAOn vaatimusten mukaisesti.
3. Osapuolet eivät saa liikennöintilupia ja teknisiä lupia myöntäessään syrjiä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajia.

4. Saatuaan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupahakemuksen osapuolen on tunnustettava ensin kyseisen toisen osapuolen kyseisestä lentoliikenteen harjoittajasta tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansalaisuutta koskevat selvitykset aivan kuin nämä selvitykset olisivat sen omien toimivaltaisten viranomaisten tekemiä, eivätkä ne saa tehdä asiassa muita kuin 5 artiklan 2 kohdassa määrättyjä lisäselvityksiä. Selvyyden vuoksi todetaan, että tämä kohta ei kata turvallisuustodistuksiin tai -lupiin, turvajärjestelyihin tai vakuutusturvaan liittyen tehtyjen selvitysten tunnustamista.

5 ARTIKLA

Liikennöintilupien tai teknisten lupien epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti tai rajoittaminen

1. Osapuoli voi evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai tekniset luvat taikka asettaa niille ehtoja tai rajoituksia taikka muutoin evätä tai keskeyttää tilapäisesti kyseisen toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan taikka asettaa sille ehtoja tai rajoituksia, jos

a) ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajan osalta:

- i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole ASEANin jäsenvaltiossa tai sillä ei ole kyseisen saman ASEANin jäsenvaltion lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa; tai
- ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntäneen kyseisen ASEANin jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritelty; tai

iii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole kyseisen ASEANin jäsenvaltion tai ASEANin jäsenvaltion kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai tosiasiallisessa määräysvallassa tai molempia;

b) unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

i) lentoliikenteen harjoittaja ei ole sijoittautunut unionin alueelle tai sillä ei ole unionin oikeuden mukaista voimassa olevaa liikennelupaa; tai

ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritelty; tai

iii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole yhden tai useamman EU:n jäsenvaltion, Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen osapuolena olevan muun valtion, Sveitsin, näiden valtioiden kansalaisten tai niiden yhdistelmän omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai tosiasiallisessa määräysvallassa; tai

c) lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut 7 artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä.

2. Jos osapuolella on perusteltua syytä uskoa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan olevan jossakin tämän artiklan 1 kohdassa määrätyistä tilanteista, se voi pyytää neuvonpitoa kyseisen toisen osapuolen kanssa.

3. Tällaiset neuvottelut on aloitettava mahdollisimman pian ja viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua neuvonpitopyynnön vastaanottopäivästä. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tai sovituksessa ajassa neuvottelujen aloittamisesta tai jos sovittuja korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta, neuvottelija pyytäneellä osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista taikka muulla tavoin kieltäytyä tai peruuttaa tilapäisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan taikka asettaa sille ehtoja tai rajoittaa sitä sen varmistamiseksi, että 4 ja 7 artiklan määräyksiä noudatetaan.

4. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 3 kohdassa määrätään, osapuoli voi tämän artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettussa tapauksessa toteuttaa välittömiä tai kiireellisiä toimia hätätilanteessa tai estääkseen sen, että määräysten rikkominen jatkuu. Selvyyden vuoksi todetaan, että rikkomisen jatkuminen edellyttää, että kysymys määräysten rikkomisesta on jo otettu esille asianomaisten osapuolten toimivaltaisten viranomaisten välillä.

5. Tämä artikla ei rajoita kummankaan osapuolen oikeutta evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan tai lentoliikenteen harjoittajien liikennöintilupa tai tekninen lupa tai asettaa niille ehtoja tai rajoituksia taikka muutoin evätä tai peruuttaa tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan tai lentoliikenteen harjoittajien toiminta taikka asettaa sille ehtoja tai rajoituksia 8, 15, 16 tai 25 artiklan määräysten mukaisesti.

6 ARTIKLA

Omistajuuden ja määräsvallan vapauttaminen

Osapuolet tunnustavat lentoliikenteen harjoittajiensa omistuksen ja määräsvallan asteittaisesta vapauttamista aiheutuvat potentiaaliset hyödyt. Osapuolet voivat tarkastella sopivassa vaiheessa 23 artiklassa tarkoitettussa sekakomiteassa lentoliikenteen harjoittajien omistuksen ja määräsvallan vastavuoroista vapauttamista. Sekakomitea voi sen jälkeen ehdottaa muutoksia tähän sopimukseen 23 artiklan 4 kohdan f alakohdan ja 28 artiklan mukaisesti.

7 ARTIKLA

Lakien ja määräysten noudattaminen

1. Toisen osapuolen alueelle tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään osapuolen lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava niitä maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä lakeja ja määräyksiä, joita asianomaisella alueella sovelletaan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöiviin ilma-aluksiin.
2. Kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten matkustajat, miehistö, matkatavarat, rahti ja/tai posti tulevat toisen osapuolen alueelle, ovat siellä tai lähtevät sieltä, niiden osalta on, joko niiden omasta toimesta tai toisen toimiessa niiden puolesta, noudatettava niitä toisen osapuolen alueella sovellettavia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin maahanpääsyä, maassaoloa tai maasta poistumista (mukaan luettuina maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt).

3. Kummankin osapuolen on sallittava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien toteuttavan alueellaan toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että kuljetettavana on ainoastaan henkilöitä, joilla on kyseisen toisen osapuolen alueelle tulemiseen tai sen kautta kulkemiseen vaadittavat matkustusasiakirjat.

8 ARTIKLA

Tasapuolinen kilpailu

1. Osapuolet sopivat, että niiden yhteisenä tavoitteena on luoda oikeudenmukainen ja kilpailukykyinen toimintaympäristö, jossa osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa.
2. Saavuttaakseen tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetun tavoitteen osapuolet
 - a) antavat tai pitävät voimassa kilpailulainsäädäntöä;
 - b) perustavat toiminnallisesti riippumattoman kilpailuviranomaisen, jolla on kaikki tarvittavat valtuudet ja resurssit ja joka valvoo tehokkaasti osapuolen kilpailulainsäädännön noudattamista, tai pitävät sellaista yllä. Kilpailuviranomaisen päätöksiin voi hakea muutosta tai uudelleentarkastelua kyseisen osapuolen tuomioistuimelta tai välityslautakunnalta;
 - c) poistavat lainkäyttöalueiltaan kaikenlaisen syrjinnän ja epäoikeudenmukaiset käytännöt, jotka vaikuttaisivat haitallisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa. Selvyiden vuoksi tämän artiklan 2 kohdan c alakohdassa ei määrätä 2 artiklan 1 kohdan g alakohdassa kuvatusta menettelystä; ja

- d) eivät myönnä tukia millekään lentoliikenteen harjoittajalle eivätkä pidä minkään lentoliikenteen harjoittajan tukia voimassa, jos ne vaikuttaisivat haitallisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja tasa-arvoisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa.
3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 2 kohdan b alakohdassa määrätään, sallittuja ovat
- a) tuki maksukyvyttömille tai vaikeuksissa oleville lentoliikenteen harjoittajille edellyttäen, että
- i) tuen ehtona on uskottava ja realistisiin olettamuksiin pohjautuva rakenneuudistussuunnitelma, jolla pyritään varmistamaan vaikeuksissa olevan lentoliikenteen harjoittajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus kohtuullisessa ajassa; ja
- ii) asianomainen lentoliikenteen harjoittaja, sen sijoittajat tai osakkeenomistajat osallistuvat rakenneuudistuksen kustannuksiin merkittävällä osuudella;
- b) vaikeuksissa olevan lentoliikenteen harjoittajan tilapäinen maksuvalmiustuki, sellaisina lainoina tai lainatakuina, jotka on rajoitettu siihen määrään, joka tarvitaan asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan liiketoiminnan jatkamiseen rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelman laatimiseen tarvittavaksi ajaksi;
- c) edellyttäen, että ne rajoittuvat vähimmäismäärään, joka tarvitaan niiden tavoitteen saavuttamiseksi ja että vaikutukset lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen osapuolten välillä pidetään mahdollisimman vähäisinä:
- i) luonnonkatastrofien tai poikkeuksellisten tapahtumien aiheuttamien vahinkojen korjaamiseksi myönnettävä tuki;

- ii) jommankumman osapuolen taloudessa esiintyvän talouden vakavan häiriön korjaamiseksi myönnettävä tuki;
- iii) tuet lentoliikenteen harjoittajille, joille on annettu selkeästi määritelty julkisen palvelun velvoite väestön olennaisten liikennetarpeiden täyttämiseksi tapauksissa, joissa markkinavoimat eivät pysty yksin tyydyttämään niitä, edellyttäen, että nämä tuet rajoittuvat kohtuulliseen korvaukseen asianomaisten lentoliikennepalvelujen tarjoamisesta; ja
- iv) kaikkien lentoliikenteen harjoittajien saatavilla olevat tuet, jotka eivät oikeudellisesti tai tosiasiallisesti rajoitu tiettyihin lentoliikenteen harjoittajiin.

4. Osapuolet varmistavat, että kukin niiden lentoliikenteen harjoittaja, joka tarjoaa lentoliikennepalveluja tämän sopimuksen mukaisesti, julkaisee tai muulla tavoin valmistelee ja esittää pyynnöstä vuotuisen tilinpäätösraportin ja siihen liittyvän tilinpäätöksen, jotka riippumaton taho on tarkastanut kansainvälisesti tunnustettujen tilinpäätösstandardien, kuten IFRS-standardien, mukaisesti. Tuet on joka tapauksessa yksilöitävä erikseen tilinpäätösraportissa.

5. Kumpikin osapuoli varmistaa erityisesti lentoliikenteen osalta, että sen lentoliikenteen harjoittajien sekä kyseisen osapuolen valtion omistamien tavaroita ja palveluja tarjoavien yritysten (yritysmuodosta riippumatta) väliset olennaiset liiketoimet perustuvat kaupallisiin ehtoihin, jotka vastaavat markkinaehtoisissa liiketoimissa vallitsevia ehtoja.

6. Kumpikin osapuoli toimittaa toisen osapuolen pyynnöstä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tai sovitussa ajassa asiaankuuluvat tiedot, joita voidaan kohtuudella pyytää sen varmistamiseksi, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan. Niihin voi sisältyä tukiin ja tämän artiklan 4 ja 5 kohdassa mainittuihin seikkoihin liittyviä lisätietoja. Tiedot vastaanottavan osapuolen on pyydettäessä käsiteltävä näitä tietoja luottamuksellisesti.

7. Jos yksi tai useampi osapuoli, tämän artiklan soveltamiseksi jäljempänä yhdessä 'menettelyn aloittava osapuoli', katsoo, että sen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla vaikuttavat haitallisesti

- a) tämän artiklan 2 kohdan c alakohdan nojalla kielletyt syrjintä tai epäoikeudenmukaiset käytännöt;
- b) tämän artiklan 2 kohdan d alakohdan nojalla kielletty tuki, joka ei kuulu tämän artiklan 3 kohdassa mainittuihin tukiin; tai
- c) tämän artiklan 6 kohdan mukaisesti pyydettyjen tietojen toimittamatta jättäminen,

se voi toimia tämän artiklan 8–10 kohdan mukaisesti.

8. Menettelyn aloittava osapuoli esittää asianomaiselle osapuolelle tai asianomaisille osapuolille, tämän artiklan soveltamiseksi jäljempänä yhdessä 'vastauksen antava osapuoli', kirjallisen neuvonpitopyynnön. Neuvottelut on aloitettava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön vastaanottopäivästä, elleivät mainitut osapuolet toisin sovi.

9. Jos menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli eivät pääse asiasta sopimukseen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa neuvonpitopyynnön vastaanottopäivästä, menettelyn aloittava osapuoli voi toteuttaa toimenpiteitä kaikkia sellaisia vastauksen antavan osapuolen lentoliikenteen harjoittajia tai osaa niistä vastaan, jotka ovat harjoittaneet riitautettua toimintaa tai jotka ovat hyötyneet kyseisestä syrjinnästä, epäoikeudenmukaisista käytännöistä tai tuista.

10. Tämän artiklan 9 kohdan nojalla toteutettavien toimenpiteiden on oltava asianmukaisia ja oikeasuhteisia, ja niiden laajuus ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, jotta voidaan lieventää menettelyn aloittavan osapuolen lentoliikenteen harjoittajille aiheutuvaa vahinkoa ja poistaa aiheeton etu, jota vastauksen antavan osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat saaneet.

11. Jos 25 artiklan mukaiseen riitojenratkaisumenettelyyn saatetaan käsiteltäväksi tähän artiklaan liittyviä asioita,

- a) sen estämättä, mitä 25 artiklan 2 ja 3 kohdassa määrätään, riita voidaan saattaa välittömästi henkilön tai elimen ratkaistavaksi tai saattaa välimiesmenettelyyn; ja
- b) 25 artiklan 10–12 kohdassa mainitut määräajat puolitetaan.

12. Mikään tässä sopimuksessa ei saa vaikuttaa kummankaan osapuolen kilpailuviranomaisten tai niiden tuomioistuinten tai välityslautakuntien, jotka tarkastelevat uudelleen kyseisten viranomaisten päätöksiä, valtuuksiin ja valtaan eikä rajoittaa tai vaarantaa niitä. Menettelyn aloittavan osapuolen tämän artiklan 9 kohdan nojalla toteuttamat toimet eivät rajoita toimia ja toimenpiteitä, joihin mainitut viranomaiset ja tuomioistuimet tai välityslautakunnat voivat ryhtyä, mukaan lukien menettelyn aloittavan osapuolen toimet ja toimenpiteet. Osapuolten kilpailuviranomaisten ja kyseisten viranomaisten päätöksiä uudelleen tarkastelevien tuomioistuinten tai välityslautakuntien toimet ja toimenpiteet jätetään 25 artiklan mukaisen riitojenratkaisumenettelyn ulkopuolelle.

9 ARTIKLA

Liiketoiminta

1. Osapuolet ovat yhtä mieltä siitä, että niiden lentoliikenteen harjoittajien liiketoiminnan esteet haittaisivat tämän sopimuksen myötä toteutuvien hyötyjen saavuttamista. Osapuolet sopivat tekensä yhteistyötä tällaisten esteiden poistamiseksi, jos tällaiset esteet voivat haitata kaupallista toimintaa tai vääristää kilpailua taikka vaikuttaa yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla.
2. Sekakomitea seuraa edistymistä osapuolten lentoliikenteen harjoittajien liiketoiminnan esteiden tehokkaassa poistamisessa.

10 ARTIKLA

Kaupallinen ilmakuljetus

1. Osapuolet myöntävät toisilleen tämän artiklan 2–17 kohdan mukaiset oikeudet. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajalla ei tarvitse olla paikallista kumppania tämän artiklan soveltamiseksi.

Lentoliikenteen harjoittajien edustajat

2. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus ottaa toisen osapuolen alueella käyttöön toimistoja sekä tiloja ja laitteita, jos se on tarpeen tämän sopimuksen mukaisten palvelujen tarjoamiseksi, siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista ja syrjimätöntä.
3. Jos tällaiset tilat ja laitteet sijaitsevat lentoasemalla, niihin voidaan soveltaa rajoituksia tilan saatavuuden vuoksi, sanotun kuitenkin rajoittamatta turvallisuusmääräysten soveltamista.

4. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen osapuolen maahantulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus kuljettaa kyseisen toisen osapuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaansa. Osapuolet käsittelevät tarvittaessa ripeästi työlupien myöntämisen asiaa koskevien voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti tässä kohdassa tarkoitettujen toimistojen henkilöstölle eräitä tilapäisiä tehtäviä suorittava henkilöstö mukaan luettuna.

Maahuolinta

5. a) Sanotun rajoittamatta tämän artiklan 5 kohdan b alakohdan soveltamista kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen osapuolen alueella maahuolinnan osalta oikeus
- i) hoitaa itse oma maahuolintansa, jäljempänä 'omahuolinta'; tai
 - ii) valita kilpailevista maahuolintaa kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavista palveluntarjoajista asianomaisen osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti.
- b) Tämän artiklan 5 kohdan a alakohtaan sovelletaan turvallisuuteen, turvatoimiin ja fyysisiin tai toiminnallisiin rajoitteisiin liittyviä näkökohtia. Jos tällaiset seikat rajoittavat omahuolintaa, estävät tai sulkevat sen pois ja jos maahuolintapalvelujen tarjoajien välillä ei ole tehokasta kilpailua, asianomainen osapuoli varmistaa, että kaikkia tällaisia palveluja on saatavissa samoilla ja yhtäläisillä perusteilla kaikille lentoliikenteen harjoittajille ja että tällaisten palvelujen hinnat vahvistetaan asianmukaisin, puolueettomin, läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein.

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla

6. Kumpikin osapuoli varmistaa, että sen määräyksiä, ohjeita ja menettelyjä lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseksi sen alueella sijaitsevilla lentoasemilla sovelletaan avoimesti, tehokkaasti, syrjimättömästi ja nopeasti.

Toimintasuunnitelmat, ohjelmat ja aikataulut

7. Osapuoli voi vaatia tämän sopimuksen mukaisesti harjoitettavien lentoliikennepalvelujen toimintasuunnitelmien, ohjelmien tai aikataulujen ilmoittamista toimivaltaisille viranomaisilleen ainoastaan tiedoksi. Jos osapuoli vaatii tällaista ilmoittamista, sen on huolehdittava siitä, että ilmoitusvaatimuksista ja -menettelyistä aiheutuu lentoliikenteen asiamiehille ja toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille mahdollisimman vähän hallinnollisia rasitteita.

Myynti, paikalliset kulut ja varojen siirto

8. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus myydä sekä oman että minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja toisen osapuolen alueella. Lentoliikenteen harjoittaja voi harkintansa mukaan tehdä niin suoraan ja/tai lentoliikenteen harjoittajan harkinnan mukaan sen nimeämien myyntiedustajien, muiden asiamiesten tai internetin välityksellä taikka muuta käytettävissä olevaa kanavaa käyttäen. Tällaisten lentokuljetusten ja niihin liittyvien palvelujen myynti ja osto sallitaan myynti- tai ostoalueen valuutalla tai vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

9. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset menonsa, mukaan luettuna polttoaineostot, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa tai niiden harkinnan mukaan vapaasti vaihdettavissa valuutoissa markkinahintaan.

10. a) Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus pyynnöstä vaihtaa paikallisia tuloja vapaasti vaihdettavissa oleviin valuuttoihin ja lähettää tällaisia tuloja milloin ja millä tavoin tahansa toisen osapuolen alueelta haluamaansa maahan. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroa käyttäen sitä markkinavaihtokurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa, eikä niistä peritä muita maksuja kuin pankkien tällaisesta vaihtamisesta ja lähettämisestä tavallisesti veloittamat maksut.
- b) Jos poikkeuksellisissa olosuhteissa pääomanliikkeet ja maksut, myös siirrot, aiheuttavat tai uhkaavat aiheuttaa vakavia vaikeuksia osapuolen talouden toiminnalle, kyseinen osapuoli voi toteuttaa toimenpiteitä, joilla rajoitetaan tämän artiklan 10 kohdan a alakohdassa määrättyjä oikeuksia, edellyttäen että tällaiset toimenpiteet ovat väliaikaisia ja ehdottoman välttämättömiä tällaisten vaikeuksien ratkaisemiseksi. Tällaisia toimenpiteitä ei saa käyttää keinona muiden osapuolten lentoliikenteen harjoittajien mielivaltaiseen tai perusteettomaan syrjintään suhteessa minkä tahansa muun maan lentoliikenteen harjoittajiin.

Yhteiset markkinointijärjestelyt

11. Tämän sopimuksen mukaisia lentokuljetuspalveluja hoitaessaan tai tarjotessaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin,

- a) osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa;
- b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja

c) minkä tahansa maan pintakuljetusten (maa- ja vesikuljetukset) tarjoajan kanssa,

mikäli i) liikennöivällä lentoliikenteen harjoittajalla on asianmukaiset liikenneoikeudet,

ii) markkinoivalla lentoliikenteen harjoittajalla on tarvittavat asianmukaiset reittioikeudet ja

iii) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat vaatimukset.

12. Tämän sopimuksen mukaisia lentokuljetuspalveluja hoitaessaan tai tarjotessaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on, jollei A artiklasta muuta johdu, oikeus osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin, kotimaan liikenteessä toimivan lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jos

a) kotimaan osuus on osa kansainvälistä matkaa; ja

b) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat vaatimukset.

Tässä kohdassa kotimaan osuudella tarkoitetaan EU:n jäsenvaltion alueella kulkevaa reittiä, jos kotimaan osuudesta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on unionin lentoliikenteen harjoittaja, ja kyseisen ASEANin jäsenvaltion alueella kulkevaa reittiä, jos kotimaisesta osuudesta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittaja.

13. Kun myydään matkustajalentoliikennettä, johon liittyy yhteisiä markkinointijärjestelyjä, ostajalle on ilmoitettava myyntipaikassa, tai joka tapauksessa lähtöselvityksessä tai, jos lähtöselvitystä ei vaadita jatkolennoille, koneeseen noustaessa, mitkä palveluntarjoajat liikennöivät kutakin matkan osuutta.

Intermodaalikuljetukset

14. Kun on kyse matkustajaliikenteestä, pintakuljetusta tarjoaviin yrityksiin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään.

15. Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja niitä tarjoavilta lentoasemilta, ja (tarvittaessa) oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pinta- vai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittaja voi päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetuksen tarjoajien kanssa, mukaan lukien muiden lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten lentorahtikuljetusten tarjoajien suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia intermodaalisia rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että pintakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdinantaja ei johdeta harhaan tällaisen kuljetuksen suhteen.

Vuokraus

16. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tarjota tämän sopimuksen mukaisia lentoliikennepalveluja

a) käyttämällä miltä tahansa vuokralleantajalta ilman miehistöä vuokrattua ilma-alusta;

- b) käyttämällä muilta vuokralleottajan osapuolen lentoliikenteen harjoittajilta miehistöineen vuokrattua ilma-alusta; tai
- c) käyttämällä minkä tahansa muun maan kuin vuokralleottajan lentoliikenteen harjoittajilta miehistöineen vuokrattua ilma-alusta, edellyttäen, että vuokraaminen on perusteltua vuokralleottajan poikkeuksellista tarvetta tai kausiluonteista kapasiteettitarvetta varten tai toiminnallisten ongelmien ratkaisemiseksi ja että vuokrauksen kesto rajataan siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä kyseisten tarpeiden täyttämiseksi ja kyseisten ongelmien selvittämiseksi.

17. Asianomaiset osapuolet voivat edellyttää, että niiden toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät vuokrausjärjestelyt 16 kohdassa vahvistettujen ehtojen sekä sovellettavien lentoturvallisuutta ja ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten noudattamisen varmentamiseksi. Jos osapuoli edellyttää tällaista hyväksyntää, sen on kuitenkin pyrittävä nopeuttamaan hyväksyntämenettelyjä ja minimoimaan asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille aiheutuva hallinnollinen rasite. Selvyyden vuoksi todetaan, etteivät tämän kohdan ja 16 kohdan määräykset rajoita osapuolen sellaisten lakien ja asetusten soveltamista, jotka koskevat kyseisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien harjoittamaa ilma-alusten vuokrausta.

11 ARTIKLA

Tullit ja muut verot

1. Saapuessaan kansainvälisessä liikenteessä toisen osapuolen alueelle osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, maalaitteet, varaosat (mukaan lukien moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan lukien elintarvikkeet, virvoitusjuomat, alkoholijuomat, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon aikana rajoitettuina määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat sillä edellytyksellä, että ne pysyvät ilma-aluksessa, vastavuoroisuuden perusteella ja siinä määrin kuin se on kyseisten osapuolten kansallisten lakien ja määräysten nojalla mahdollista, vapaita kaikista tuontirajoituksista, omaisuus- ja pääomaveroista, tulleista, valmisteveroista, tarkastusmaksuista, arvonlisäverosta ja muista vastaavista välillisistä veroista sekä muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista,

- a) joita kyseisen toisen osapuolen asianomaiset viranomaiset perivät; ja
- b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

Selvyyden vuoksi tässä kohdassa tarkoitettuja ilma-aluksia ja muita tavaroita pidetään irtaimena omaisuutena, eikä mikään tässä artiklassa saa vaikuttaa Chicagon yleissopimuksen 24 artiklan pätevyYTEEN ja soveltamiseen.

2. Seuraavat vapautetaan vastavuoroisesti ja siinä määrin kuin se on vastaavan osapuolen kansallisten lakien ja määräysten nojalla mahdollista tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista, korvauksista ja maksuista, lukuun ottamatta maksuja, jotka perustuvat annettujen palvelujen kustannuksiin:

- a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut toisen osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäviksi osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;
- b) toisen osapuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan lukien moottorit), jotka on tarkoitettu osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten silloinkin, kun näitä laitteita ja varaosia käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella;
- c) toisen osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäviksi osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa silloinkin, kun näitä tarvikkeita käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella; ja
- d) toisen osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, kyseisen toisen osapuolen tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksena käyttää niitä osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun tällaisia painotuotteita käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella.

3. Tässä artiklassa määrättyjen vapautusten osalta osapuolet myöntävät toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille vähintään yhtä suotuisan kohtelun kuin omille lentoliikenteen harjoittajilleen tai minkä tahansa kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajille sen mukaan, kumpi on suotuisampi.
4. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja, korvauksia tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään toisen osapuolen sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä.
5. Osapuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja varusteita, tarvikkeita ja varaosia saa purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan kyseisen toisen osapuolen tulliviranomaisten luvalla, ja ne voidaan vaatia asetettaviksi mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kun ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.
6. Tässä artiklassa määrättyjä vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa määriteltyjen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä kyseisen toisen osapuolen alueella.
7. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen paikan välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

8. Osapuolen alueen kautta suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti vapautetaan veroista, tulleista ja muista samankaltaisista maksuista, jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.
9. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettävän toimivaltaisten viranomaisten valvonnassa.
10. Tämä sopimus ei vaikuta jonkin ASEANin jäsenvaltioiden ja EU:n jäsenvaltioiden välillä voimassa olevien tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien sopimusten määräyksiin.

12 ARTIKLA

Käyttömaksut

1. Kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lennonvarmistuksen ja lennonjohdon käytöstä, perustuvat kustannuksiin eivätkä ole syrjiviä eivätkä epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja sovelletaan.

2. Kumpikin osapuoli varmistaa, että 10 artiklan 5 kohdassa kuvatuista palveluista veloitettavia maksuja lukuun ottamatta käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lentoasemien, ilmailun turvaamisen ja niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen tilojen ja laitteiden palvelujen käytöstä, eivät ole perusteettomasti syrjiviä ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Näiden maksujen määrä ei saa ylittää kaikkien niiden kustannusten määrää, joita maksuja periville toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuu tarvittavien lentoasema- ja ilmailun turvaamislaitteiden ja -palvelujen tarjoamisesta kyseisellä lentoasemalla tai niillä lentoasemilla, joilla sovelletaan yhteistä maksujärjestelmää. Tällaisiin maksuihin voi kuitenkin sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteita ja palveluja, joiden käytöstä peritään käyttömaksuja, on tarjottava tehokkaasti ja taloudellisesti. Nämä maksut on joka tapauksessa asetettava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot vastaavissa olosuhteissa silloin, kun maksuja sovelletaan.

3. Kumpikin osapuoli edellyttää maksuja perivien toimivaltaisten viranomaistensa tai elintensä neuvottelevan laitteita ja palveluja käyttävien lentoliikenteen harjoittajien kanssa ja vaihtavan niiden kanssa tietoja, jotka voivat olla tarpeen maksujen kohtuullisuuden määrittämiseksi tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Kummankin osapuolen on varmistettava, että niiden maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet antavat lentoliikenteen harjoittajille kohtuullisessa ajassa tietoa kaikista käyttömaksuihin kohdistuvista muutosehdotuksista, jotta ne voivat esittää näkemyksiään ja huomioitaan ennen muutosten tekemistä.

13 ARTIKLA

Tariffit

1. Osapuolet antavat osapuolten lentoliikenteen harjoittajien määritellä tariffit vapaasti.
2. Kumpikin osapuoli voi vaatia syrjimättömin perustein, että sen toimivaltaisille viranomaisille ilmoitetaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien minkä tahansa osapuolen alueelta tarjoamien palvelujen tariffit yksinkertaistetussa muodossa ja ainoastaan tiedoksi. Lentoliikenteen harjoittajia ei saa vaatia tekemään tällaista ilmoitusta ennen kuin tariffia aletaan soveltaa.

14 ARTIKLA

Tilastot

1. Kumpikin osapuoli antaa muille osapuolille syrjimättömin perustein, siten kuin osapuolten kansallisissa laeissa ja määräyksissä säädetään, tämän sopimuksen mukaista lentoliikennettä koskevat saatavilla olevat tilastotiedot, joita voidaan kohtuudella vaatia.
2. Osapuolet tekevät yhteistyötä, jolla helpotetaan niiden välistä tilastotietojen vaihtoa tämän sopimuksen mukaisen lentoliikenteen kehityksen seuraamiseksi.

15 ARTIKLA

Ilmailun turvallisuus

1. Osapuolet korostavat pitävänsä tärkeänä tiivistä yhteistyötä ilmailun turvallisuuden alalla. Tämän vuoksi osapuolet sitoutuvat tarvittaessa lisäämään yhteistyötä, erityisesti helpottaakseen turvallisuustietojen vaihtoa, osallistuakseen mahdollisesti toistensa valvontatoimintaan tai harjoittaakseen yhteistä valvontatoimintaa ja kehittääkseen yhteisiä hankkeita ja aloitteita, myös sellaisten maiden kanssa, jotka eivät ole tämän sopimuksen osapuolia.
2. Osapuolen ja sen toimivaltaisten viranomaisten on tunnustettava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien tämän sopimuksen mukaisen lentoliikenteen harjoittamista varten myöntämät tai hyväksymät lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja lupakirjat, jotka ovat edelleen voimassa, edellyttäen, että tällaiset todistukset tai lupakirjat on myönnetty tai hyväksytty vähintään Chicagon yleissopimuksen nojalla vahvistettujen asiaankuuluvien kansainvälisten standardien nojalla ja mukaisesti.
3. Kumpikin osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen osapuolen noudattamista ja soveltamista ilmailun laitteistojen, ohjaamomiestöä, ilma-aluksia ja lentotoimintaa koskevista turvallisuusstandardeista. Nämä neuvottelut on käytävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön vastaanottopäivästä.

4. Jos neuvonpitoa pyytänyt osapuoli katsoo tällaisten tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen neuvottelujen jälkeen, että kyseinen toinen osapuoli ei noudata eikä valvo tehokkaasti tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla aloilla turvallisuusstandardeja, jotka vastaavat vähintään Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia, kyseiselle toiselle osapuolelle on ilmoitettava tällaisista havainnoista ja kyseisten vähimmäisvaatimusten noudattamisen edellyttämistä toimista. Jos kyseinen toinen osapuoli ei toteuta asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen ilmoituksen vastaanottopäivästä tai sovituksessa määrääjässä, pyynnön esittäneellä osapuolella on tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettu oikeus kieltäytyä myöntämästä kyseisen toisen osapuolen turvallisuusvalvonnan alaisuuteen kuuluvalla lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaa luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaa niille ehtoja tai rajoittaa niiden soveltamista taikka muuten kieltäytyä hyväksymästä tällaisen lentoliikenteen harjoittajan toimintaa, peruuttaa toiminta kokonaan tai tilapäisesti, asettaa sille ehtoja tai rajoittaa sen harjoittamista.

5. Toisen osapuolen toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä mille tahansa osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöimälle tai sen puolesta liikennöidylle ilma-alukselle kyseisen toisen osapuolen alueella asematasotarkastuksen tarkistaakseen ilma-aluksen ja sen miehistön jäsenten asiakirjojen voimassaolon sekä ilma-aluksen ja sen laitteiden silmämääräisesti havaittavan kunnan edellyttäen, että tällainen tarkastus ei aiheuta lentotoiminnalle kohtuutonta viivytystä.

6. Jos osapuoli toteaa asematasotarkastuksen tehtyään, että ilma-alus tai lentotoiminta ei täytä Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia tai että Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisvaatimusten tosiasiallisessa täyttämässä ja soveltamisessa on puutteita, tai jos siltä evätään pääsy asematasotarkastusta varten, kyseisen osapuolen toimivaltaiset viranomaiset ilmoittavat ilma-alusta käyttävän lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusvalvonnasta vastaaville osapuolen toimivaltaisille viranomaisille tällaisista huomioista sekä kyseisten vähimmäisvaatimusten noudattamisen edellyttämistä toimista. Jos asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen ilmoituksen vastaanottopäivästä tai sovitussa määräajassa, ensin mainitulla osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä ilma-alusta käyttävälle lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaa luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaa niille ehtoja tai rajoittaa niiden soveltamista taikka muuten kieltäytyä hyväksymästä ilma-alusta käyttävän lentoliikenteen harjoittajan toimintaa, peruuttaa toiminta tilapäisesti tai asettaa sille ehtoja tai rajoittaa sen harjoittamista.

7. Kummallakin osapuolella on oikeus toteuttaa viipymättä toimia, myös peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat tai tekniset luvat tai rajoittaa niiden käyttöä taikka muutoin keskeyttää toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan toiminta tai rajoittaa sitä, jos se katsoo, että tällaiset toimet ovat ilmailun turvallisuudelle välittömästi aiheutuvan uhan vuoksi tarpeen. Tällaisia toimenpiteitä toteuttavan osapuolen on ilmoitettava tästä viipymättä kyseiselle toiselle osapuolelle ja esitettävä perustelut toimilleen.

8. Tämän artiklan 4, 6 tai 7 kohdan mukaisesti toteutetut osapuolen toimet on keskeytettävä heti, kun niille ei enää ole perusteita.

16 ARTIKLA

Ilmailun turvaaminen

1. Osapuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat Chicagon yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunon ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuden kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallantekojen ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovailtavien räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin osapuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat.
2. Osapuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunon ja muiden sellaisten laittomien tekojen torjumiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.
3. Osapuolet noudattavat keskinäisissä suhteissaan ICAOn vahvistamia ilmailun turvaamista koskevia standardeja. Niiden on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on osapuolten alueella, ja osapuolen alueella olevien lentoasemien ylläpitäjät toimivat kyseisten lentoliikenteen turvaamista koskevien standardien mukaisesti.

4. Osapuolet varmistavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta, mukaan luettuna matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa turvatarkastaminen, ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastaminen, muiden kuin matkustajien (miehistö mukaan luettuina) ja heidän mukanaan olevien tavaroiden turvatarkastaminen ja -valvonta, rahdin, postin, lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden turvatarkastaminen ja -valvonta sekä kulunvalvonta lentokenttäalueelle ja turvalavotuille alueille. Näitä toimenpiteitä on tarkistettava, jotta niissä otetaan huomioon siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvat lisääntyneet uhkat. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että toisen osapuolen alueellaan edellyttämiä ilma-alusten maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä turvallisuusmääräyksiä on noudatettava.

5. Osapuoli voi hyväksyä alueellensa pääsyä koskevia turvatoimenpiteitä sekä tietyn turvauhkan vuoksi toteutettavia kiireellisiä toimenpiteitä ottaen täysin huomioon molempien osapuolten suvereniteetin ja sitä kunnioittaen; tällaisista toimenpiteistä on ilmoitettava asianomaiselle osapuolelle tai asianomaisille osapuolille viipymättä. Kumpikin osapuoli suhtautuu myötämielisesti toisen osapuolen esittämiin pyyntöihin kohtuullisista erityisturvatoimista, ja kyseinen toinen osapuoli ottaa huomioon ensin mainitun osapuolen jo käyttöön ottamat turvatoimet ja kyseisen ensin mainitun osapuolen esittämät näkemykset. Kumpikin osapuoli ilmoittaa ennalta asianomaiselle osapuolelle tai asianomaisille osapuolille kaikista erityisturvatoimista, joita se aikoo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin, paitsi jos se ei ole hätätilanteessa kohtuullisesti mahdollista. Kumpikin osapuoli voi 23 artiklan mukaisesti pyytää sekakomiteaa kokoontumaan keskustelemaan tällaisista turvatoimista.

6. Kumpikin osapuoli tunnustaa kuitenkin, ettei tämän artiklan määräyksillä rajoiteta osapuolen mahdollisuutta kieltää sellaisen lennon tai sellaisten lentojen pääsy alueelleen, jonka tai joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan.

7. Rajoittamatta tarvetta toteuttaa välittömiä ilmailun turvaamistoimia osapuolet vahvistavat, että harkitessaan turvatoimia osapuolen on arvioitava mahdolliset kielteiset vaikutukset kansainväliseen lentoliikenteeseen, ja ellei lainsäädäntö sitä rajoita, otettava tällaiset tekijät huomioon määritellesään, mitkä toimenpiteet ovat tarpeen ja asianmukaisia kyseisten turvaamisnäkökohtien käsittelemiseksi.

8. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu (tai sitä uhkaa) laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia tai miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu tai niitä uhkaa muu laitton teko, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

9. Kumpikin osapuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteutettavina pitämänsä toimenpiteet varmistaakseen, että ilma-alus, joka on otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laittoman teon kohteeksi ja on maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen poistumisen salliminen on välttämätöntä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä päätetään asianomaisen osapuolen tai asianomaisten osapuolten kanssa käytävien yhteisten neuvottelujen pohjalta aina, kun se on mahdollista.

10. Kun osapuolella on perusteltua syytä uskoa, että kyseinen toinen osapuoli ei ole noudattanut tämän artiklan määräyksiä, ensin mainittu osapuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja kyseisen toisen osapuolen kanssa. Nämä neuvottelut on aloitettava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tällaisen pyynnön vastaanottopäivästä. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä viidentoista (15) päivän kuluessa tai sovitussa ajassa neuvottelujen aloittamisesta, neuvotteluja pyytäneellä osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä kyseisen toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista sen varmistamiseksi, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan. Häätilanteessa tai estääkseen sen, että tämän artiklan rikkominen jatkuu, ensin mainittu osapuoli voi toteuttaa tilapäisiä toimia välittömästi kieltäytyäkseen myöntämästä kyseisen toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista sen varmistamiseksi, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan.

11. Kaikki toimet, joihin tämän artiklan 10 kohdassa ensin mainittu osapuoli on ryhtynyt kyseisen kohdan mukaisesti, on keskeytettävä, kun asianomainen toinen osapuoli noudattaa tätä artiklaa.

17 ARTIKLA

Ilmaliikenteen hallinta

1. Osapuolet sopivat tekevänsä yhteistyötä lennonvarmistuspalveluja koskevissa kysymyksissä, myös niiden turvallisuusvalvonnassa. Ne sopivat, että yhteistyössä käsitellään ilmaliikenteen hallinnan suorituskykyyn liittyviä politiikkakysymyksiä, jotta voidaan optimoida lentojen yleinen tehokkuus, vähentää kustannuksia, minimoida ympäristövaikutukset ja parantaa osapuolten olemassa olevien ilmaliikenteen hallintajärjestelmien välisten liikennevirtojen turvallisuutta ja kapasiteettia.

2. Osapuolet sopivat kannustavansa toimivaltaisia viranomaisiaan ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajiaan tekemään yhteistyötä osapuolten ilmaliikenteen hallintajärjestelmien yhteentoimivuuden varmistamiseksi ja selvittävänsä osapuolten järjestelmien yhtenäistämisen jatkamista lieventääkseen ilmailun ympäristövaikutuksia ja jakaakseen tarvittaessa tietoja.
3. Osapuolet sopivat edistävänsä lennonvarmistuspalvelun tarjoajiensa yhteistyötä lentotietojen vaihdossa ja liikennevirtojen koordinoinnissa lentojen tehokkuuden optimoimiseksi, jotta voidaan parantaa lentoliikenteen ennakoitavuutta, täsmällisyyttä ja palvelujen jatkuvuutta.
4. Osapuolet sopivat tekevänsä yhteistyötä ilmaliikenteen hallinnan nykyaikaistamisohjelmien alalla, mukaan lukien kehittämis- ja käyttöönottoimet, ja edistävänsä vastavuoroista osallistumista validointi- ja demonstrointitoimiin.

18 ARTIKLA

Ympäristö

1. Osapuolet katsovat, että ympäristöä on tarpeen suojella edistämällä ilmailun kestäväää kehittämistä. Osapuolet aikovat yhdessä tunnistaa kansainvälisen ilmailun ympäristövaikutuksiin liittyviä ongelmia.
2. Osapuolet tunnustavat, että on tärkeää työskennellä yhdessä ja maailmanlaajuisen yhteisön kanssa, jotta voidaan ottaa huomioon ja minimoida ilmailun ympäristövaikutukset.

3. Osapuolet vahvistavat, että on tärkeää torjua ilmastonmuutosta, ja sopivat tässä tarkoituksessa tekemänsä yhteistyötä ilmailuun liittyvien kasvihuonekaasupäästöjen, jäljempänä 'kasvihuonekaasupäästöt', torjumiseksi sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla.
4. Osapuolet sopivat vaihtavansa tietoja ja käyvänsä säännöllistä vuoropuhelua asiantuntijoiden välillä tehostaakseen yhteistyötä kansainvälisen ilmailun ympäristövaikutusten käsittelemiseksi, myös tutkimuksen ja kehityksen, kestävien lentopolttoaineiden ja meluun liittyvien kysymysten kaltaisilla aloilla, sekä muista toimenpiteistä kasvihuonekaasupäästöjen torjumiseksi ottaen huomioon ympäristöön liittyvät monenväliset oikeutensa ja velvollisuutensa.
5. Osapuolet tunnustavat tarpeen toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niihin puuttumiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että nämä toimenpiteet ovat täysin osapuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisia.

19 ARTIKLA

Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu

Osapuolet, jotka ovat ratifioineet Montrealin yleissopimuksen, vahvistavat uudelleen Montrealin yleissopimuksen mukaiset velvoitteensa. Muut osapuolet sitoutuvat ratifioimaan Montrealin yleissopimuksen mahdollisimman pian ja ilmoittamaan siitä sekakomitealle.

20 ARTIKLA

Kuluttajansuoja

Osapuolet sopivat tekevänsä yhteistyötä suojellakseen kuluttajien etuja lentoliikenteessä. Tämän yhteistyön tavoitteena on saavuttaa korkeatasoinen kuluttajansuoja ottaen huomioon kaikkien sidosryhmien edut ja osapuolten erilaiset ominaisuudet. Tätä varten osapuolet kuulevat toisiaan sekakomiteassa kuluttajien etua koskevista asioista, myös suunnittelemistaan toimenpiteistä, tavoitteenaan lisätä osapuolten järjestelyjen yhteensopivuutta siinä määrin kuin mahdollista.

21 ARTIKLA

Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

1. Osapuolen alueella toimivilla tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjillä on oikeus tuoda, ylläpitää ja vapaasti tarjota tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiään matkatoimistoille tai matkailualan yrityksille, joiden pääasiallinen toiminta on matkailuun liittyvien tuotteiden jakelu toisen osapuolen alueella, mikäli kyseessä oleva tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä on kyseisen toisen osapuolen lakisääteisten vaatimusten mukainen.
2. Osapuolet poistavat kaikki olemassa olevat vaatimukset, jotka voivat rajoittaa osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien pääsyä toisen osapuolen markkinoille tai muuten rajoittaa tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjien välistä kilpailua. Osapuolet pidättäytyvät hyväksymästä tällaisia vaatimuksia myöhemmin.

3. Mikään osapuoli ei saa alueellaan asettaa jonkin toisen osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjille tai sallia niille asetettavan tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien näytön suhteen muita vaatimuksia kuin ne, jotka se on asettanut omille tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmiensä myyjille tai muille sen markkinoilla oleville tietokonepohjaisille paikanvarausjärjestelmille. Mikään osapuoli ei saa estää tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjiä, heidän toimittajiansa ja tilaajiansa tekemästä keskenään sopimuksia, joilla helpotetaan kattavien ja tasapuolisten tietojen näyttämistä kuluttajille tai puolueettomia näyttöjä koskevien lakisääteisten vaatimusten täyttämistä.

4. Osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien omistajilla ja käyttäjillä, joita koskevat jonkin toisen osapuolen mahdolliset asiaankuuluvat viranomaisvaatimukset, on oltava samanlaiset mahdollisuudet omistaa toisen osapuolen alueella tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä kuin muilla kyseisen toisen osapuolen markkinoilla toimivilla tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien omistajilla ja käyttäjillä on.

5. Jos tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät kuuluvat unionin ja ASEANin jonkin jäsenvaltion välillä tehdyn (palvelukaupan yleissopimuksen V artiklan 1 kohdan 1 alakohdan soveltamisalaan kuuluvan) vapaakauppasopimuksen soveltamisalaan, tämän artiklan 1–4 kohtaa ei sovelleta kyseiseen ASEANin jäsenvaltioon.

22 ARTIKLA

Sosiaaliset näkökohdat

1. Osapuolet tunnustavat, että on tärkeää tarkastella tämän sopimuksen vaikutuksia työvoimaan, työllisyyteen ja työehtoihin. Osapuolet tekevät yhteistyötä tästä sopimuksesta johtuvien työllisyyskysymysten osalta, myös työllisyyteen, työelämän perusoikeuksiin, työehtoihin, sosiaaliturvaan ja työmarkkinaosapuolten vuoropuheluun liittyvissä asioissa.

2. Osapuolet tunnustavat kummankin osapuolen oikeuden vahvistaa asianmukaiseksi katsomansa kotimaisen työsuojelun taso sekä hyväksyä tai muuttaa vastaavasti asiaa koskevaa lainsäädäntöään ja politiikkaansa sellaisten kansainvälisesti tunnustettujen standardien periaatteiden mukaisesti, jotka sisältävän kansainvälisen yleissopimuksen osapuoli se on. Osapuolet varmistavat, etteivät niiden lainsäädännössä ja määräyksissä vahvistetut oikeudet ja periaatteet vaarannu.
3. Kumpikin osapuoli parantaa edelleen lainsäädäntöään ja politiikkaansa ja pyrkii tarjoamaan ja edistämään korkeatasoista työsuojelua ilmailualalla. Osapuolet tunnustavat, että työelämän peruseriaatteiden ja -oikeuksien loukkaamiseen ei voida vedota eikä sitä voida muutenkaan käyttää oikeutettuna kilpailuetuna ja ettei työnormeja saisi käyttää protektionistisiin tarkoituksiin.
4. Osapuolet vahvistavat sitoutuvansa niiden velvoitteidensa mukaisesti, jotka johtuvat Kansainvälisen työjärjestön, jäljempänä 'ILO', jäsenyydestä sekä Genevessä 18 päivänä kesäkuuta 1998 hyväksytystä ILO:n julistuksesta työelämän peruseriaateista ja -oikeuksista ja sen seurannasta, noudattamaan, edistämään ja toteuttamaan kyseistä julistusta.
5. Osapuolet edistävät ILO:n ihmisarvoista työtä koskevan ohjelman tavoitteita ja Genevessä 10 päivänä kesäkuuta 2008 hyväksytyyn sosiaalisesti oikeudenmukaista globalisaatiota koskevan ILO:n julistuksen tavoitteita.
6. Kumpikin osapuoli pyrkii parhaansa mukaan ratifioimaan ILO:n keskeiset yleissopimukset niiltä osin kuin ei ole vielä sitä tehnyt. Osapuolet harkitsevat myös muiden ILO:n yleissopimusten ja vastaavien kansainvälisten työ- ja sosiaalilainojen ratifiointia ja tehokasta täytäntöönpanoa, jotka ovat merkityksellisiä siviili-ilmailun alalla, ottaen huomioon kansalliset olosuhteet.

7. Kumpikin osapuoli voi pyytää sekakomitean kokousta käsittelemään tärkeänä pitämiään työmarkkinakysymyksiä ja vaihtamaan asiaankuuluvia tärkeänä pitämiään tietoja.

23 ARTIKLA

Sekakomitea

1. Kummankin osapuolen edustajista muodostuva sekakomitea vastaa tämän sopimuksen hallinnoinnista ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta.
2. Sekakomitea laatii ja vahvistaa työjärjestyksensä.
3. Sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan ja vähintään kerran vuodessa. Kumpikin osapuoli voi milloin tahansa pyytää sekakomitean kokouksen koollekutsumista. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, mutta viimeistään kahden (2) kuukauden kuluttua pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet toisin sovi.
4. Tämän sopimuksen moitteettoman täytäntöönpanon varmistamiseksi sekakomitea
 - a) vaihtaa tietoja, mukaan lukien tiedot lentoliikennepalveluihin mahdollisesti vaikuttavista osapuolten lakien, määräysten ja politiikan muutoksista sekä lentoliikennettä koskevat tilastotiedot, jotka liittyvät tämän sopimuksen mukaisten lentoliikennepalvelujen kehityksen seuraamiseen;
 - b) antaa suosituksia ja tekee päätöksiä, jos tässä sopimuksessa nimenomaisesti niin määrätään;

- c) kehittää yhteistyötä, myös sääntelykysymyksissä;
- d) neuvottelee tämän sopimuksen soveltamiseen tai tulkintaan liittyvistä kysymyksistä;
- e) neuvottelee tarvittaessa lentoliikennekysymyksistä, joita käsitellään kansainvälisissä järjestöissä, kolmansien maiden kanssa ja monenvälisissä järjestelyissä tai sopimuksissa, mukaan lukien mahdollisuus hyväksyä yhteinen lähestymistapa;
- f) käsittelee tämän sopimuksen mahdollisia kehittämiskohteita, mukaan lukien sopimuksen muutoksia koskevat suositukset; ja
- g) päättää tämän sopimuksen mahdollisesta uudesta todistusvoimaisesta kieliversiosta, jos sopimukseen liittyy uusia EU:n jäsenvaltioita.

5. Suositukset ja päätökset hyväksytään yhteisymmärryksessä unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä kaikkien ASEANin yhdessä toimivien jäsenvaltioiden välillä. Sekakomitean päätökset sitovat molempia osapuolia.

24 ARTIKLA

Täytäntöönpano

1. Tämän sopimuksen määräyksiä ei voida tulkita siten, että niiden tarkoituksena olisi antaa oikeuksia tai asettaa velvoitteita, joihin osapuolen kansalaiset voivat vedota suoraan minkä tahansa osapuolen tuomioistuimissa tai välityslautakunnissa.

2. Osapuolet toteuttavat kaikki tarvittavat yleiset tai erityiset toimenpiteet tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden noudattamisen varmistamiseksi.
3. Käyttäessään tämän sopimuksen mukaisia oikeuksiaan osapuolet toteuttavat asianmukaisia ja omiin tavoitteisiinsa nähden oikeasuhteisia toimenpiteitä.
4. Osapuolten on pidättäydyttävä kaikista toimenpiteistä, jotka voivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.
5. Kumpikin osapuoli vastaa tämän sopimuksen asianmukaisesta soveltamisesta omalla alueellaan.
6. Kumpikin osapuoli antaa, jollei osapuolten sovellettavista laeista ja määräyksistä muuta johdu, toiselle osapuolelle kaikki tarvittavat tiedot ja avun, jos kyseinen toinen osapuoli suorittaa tämän sopimuksen mukaisesti tutkimuksia mahdollisista rikkomuksista.
7. Tämä sopimus ei estä osapuolten toimivaltaisten viranomaisten välisiä sekakomitean ulkopuolisia neuvotteluja ja keskusteluja, mukaan lukien neuvottelut ja keskustelut lentoliikenteen kehittämiseen, ilmailun turvaamiseen, turvallisuuteen, ympäristöön, sosiaalipolitiikkaan, ilmaliikenteen hallintaan, ilmailun infrastruktuuriin, kilpailuun ja kuluttajansuojaan liittyvissä asioissa. Osapuolet ilmoittavat sekakomitealle tällaisten neuvottelujen ja keskustelujen tuloksista, joilla voi olla vaikutusta tämän sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen.

8. Kun tässä sopimuksessa viitataan osapuolten väliseen yhteistyöhön, ne pyrkivät löytämään yhteisen perustan yhteiselle toiminnalle tämän sopimuksen kehittämiseksi edelleen ja/tai sen toiminnan parantamiseksi asianomaisilla aloilla yhteisymmärryksen pohjalta.

25 ARTIKLA

Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely

1. Yksi tai useampi osapuoli voi viedä mahdolliset tämän sopimuksen soveltamista tai tulkintaa koskevat riidat tämän artiklan mukaiseen riitojenratkaisumenettelyyn, sanotun kuitenkaan rajoittamatta 5 ja 8 artiklan soveltamista.
2. Jos osapuoli haluaa turvautua tässä artiklassa määrättyyn riitojenratkaisumenettelyyn, sen on ilmoitettava aikomuksestaan kirjallisesti asianomaiselle osapuolelle tai asianomaisille osapuolille ja pyydetävä sekakomitean koollekutsumista neuvotteluja varten, rajoittamatta kuitenkaan mahdollisia osapuolten aikaisempia tämän sopimuksen mukaisia neuvotteluja.
3. a) Jos:
 - i) sekakomitea ei ole käsitellyt asiaa kahden (2) kuukauden kuluessa tämän artiklan 2 kohdassa tarkoitetun pyynnön vastaanottamisesta tai osapuolten sopimaan päivään mennessä; tai
 - ii) riitaa ei ole ratkaistu kuuden (6) kuukauden kuluessa mainitusta pyynnöstä,riita voidaan saattaa asianomaisten osapuolten suostumuksella henkilön tai elimen ratkaistavaksi.

- b) Jos asianomaiset osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen riidan siirtämisestä henkilön tai elimen ratkaistavaksi, riita on jommankumman osapuolen pyynnöstä asetettava välimiesmenettelyyn tämän artiklan mukaisesti.

4. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 2 ja 3 kohdassa määrätään, jos osapuoli on ryhtynyt toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista taikka muutoin kieltääkseen tai keskeyttääkseen tilapäisesti kyseisen toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan taikka asettaakseen sille ehtoja tai rajoituksia, riita voidaan välittömästi saattaa henkilön tai elimen ratkaistavaksi tai asettaa välimiesmenettelyyn. Vastaavat tämän artiklan 10–12 kohdassa mainitut määräajat puolitetaan.

5. Yhden tai useamman osapuolen, tätä artiklaa sovellettaessa jäljempänä yhteisesti 'menettelyn aloittava osapuoli', on tehtävä välimiesmenettelyä koskeva pyyntö kirjallisesti asianomaiselle osapuolelle tai asianomaisille osapuolille, tätä artiklaa sovellettaessa jäljempänä yhteisesti 'vastauksen antava osapuoli'. Menettelyn aloittavan osapuolen on pyynnössään esitettävä ratkaistavat kysymykset, kuvattava kyseessä oleva toimenpide ja selostettava, miksi se katsoo toimenpiteen olevan ristiriidassa tämän sopimuksen kanssa.

6. Elleivät menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli muuta sovi, asian ratkaisee kolmijäseninen välityslautakunta, joka muodostetaan seuraavasti:

- a) menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli nimeävät kumpikin välimiehen kuudenkymmenen (20) päivän kuluessa välimiesmenettelyä koskevan pyynnön vastaanottopäivästä. Näiden kahden välimiehen nimeämistä seuraavien kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli sopivat yhteisesti kolmannelta välimiehestä, joka toimii välityslautakunnan puheenjohtajana;

b) jos menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli ei nimeä välimiestä tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä tämän artiklan 6 kohdan a alakohdan mukaisesti, joko menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli voi pyytää ICAOn neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarpeen mukaan yhden tai useamman välimiehen kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön vastaanottopäivästä. Jos ICAOn neuvoston puheenjohtaja on ASEANin jäsenvaltion tai EU:n jäsenvaltion kansalainen, nimityksen tekee ICAOn neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole ASEANin jäsenvaltion eikä EU:n jäsenvaltion kansalainen.

7. Väilyslautakunnan asettamispäivä on päivä, jona viimeisin kolmesta (3) välimiehestä hyväksyy nimityksensä.

8. Väilysmenettelyssä noudatetaan työjärjestystä, jonka sekakomitea hyväksyy ensimmäisessä kokouksessaan, jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu ja 23 artiklan 4 kohdan b alakohdan ja 5 kohdan mukaisesti. Väilyslautakunta vahvistaa omat menettelysääntönsä siihen ajankohtaan asti, kunnes sekakomitea on hyväksynyt työjärjestyksen.

9. Väilyslautakunta voi ennen lopullista väilyspäätöstään menettelyn aloittavan osapuolen tai vastauksen antavan osapuolen pyynnöstä päättää väliaikaisten korjaavien toimenpiteiden hyväksymisestä, mukaan lukien joko menettelyn aloittavan osapuolen tai vastauksen antavan osapuolen suorittamien toimenpiteiden muuttaminen tai keskeyttäminen tämän sopimuksen mukaisesti.

10. Väilyslautakunnan on annettava menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle viimeistään yhdeksänkymmenen (90) päivän kuluttua asettamispäivästään väliraportti, jossa esitetään selvitettyt tosiseikat, asiaa koskevien määräysten sovellettavuus sekä päätelmien ja annettavien suositusten perustelut. Jos väilyslautakunta katsoo, ettei tätä määräaika ole mahdollista noudattaa, väilyslautakunnan puheenjohtaja ilmoittaa asiasta menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin väilyslautakunta aikoo antaa väliraporttinsa. Väilyslautakunnan on joka tapauksessa annettava väliraporttinsa viimeistään sadankahdenkymmenen (120) päivän kuluttua sen asettamispäivästä.

11. Menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli voi neljäntoista (14) päivän kuluessa väliraportin antamisesta esittää väilyslautakunnalle kirjallisen pyynnön väliraportin tiettyjen näkökohtien tarkastelemisesta. Tarkasteltuaan menettelyn aloittavan osapuolen ja vastauksen antavan osapuolen väliraportista esittämiä kirjallisia lausumia väilyslautakunta voi muuttaa raporttiaan ja tehdä tarpeelliseksi katsomiaan lisätutkimuksia. Lopullisen väilystuomion päätelmissä on käsiteltävä riittävästi alustavassa tutkintavaiheessa esitettyjä väitteitä ja vastattava selkeästi menettelyn aloittavan osapuolen ja vastauksen antavan osapuolen esittämiin kysymyksiin ja huomautuksiin.

12. Väilyslautakunnan on ilmoitettava menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle lopullinen väilyspäätöksensä sadankahdenkymmenen (120) päivän kuluessa väilyslautakunnan asettamispäivästä. Jos väilyslautakunta katsoo, ettei tätä määräaika ole mahdollista noudattaa, väilyslautakunnan puheenjohtaja ilmoittaa asiasta menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin väilyslautakunta aikoo antaa väilyspäätöksensä. Väilyslautakunnan on joka tapauksessa annettava lopullinen väilyspäätöksensä viimeistään sadanviidenkymmenen (150) päivän kuluttua sen asettamispäivästä.

13. Tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen olosuhteiden lisäksi vastaavat tämän artiklan 10–12 kohdassa mainitut määräajat puolitetaan

- a) menettelyn aloittavan osapuolen tai vastauksen antavan osapuolen pyynnöstä, jos välityslautakunta päättää, että asia on kiireellinen, kymmenen (10) päivän kuluessa sen asettamisesta; tai
- b) jos menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli niin sopivat.

14. Menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli voivat toimittaa lopullisen välityspäätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä kymmenen (10) päivän kuluessa päätöksen antopäivästä, ja mahdolliset välityslautakunnan selvennykset on annettava viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön vastaanottopäivästä.

15. Jos välityslautakunta toteaa, että tätä sopimusta on rikottu eikä rikkomuksen tehnyt osapuoli noudata välityslautakunnan lopullista päätöstä tai ei löydä toisen osapuolen kanssa molempia tyydyttävää ratkaisua neljäkymmenen (40) päivän kuluessa siitä päivästä, kun välityslautakunta on antanut lopullisen päätöksensä, toinen osapuoli voi keskeyttää tästä sopimuksesta johtuvien vastaavien etujen soveltamisen, kunnes sopimusta rikkova osapuoli noudattaa välityslautakunnan lopullista välityspäätöstä tai menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli löytävät molempia tyydyttävän ratkaisun.

26 ARTIKLA

Suhde muihin sopimuksiin

1. Jollei tämän artiklan 2 ja 7 kohdasta muuta johdu, EU:n jäsenvaltion ja ASEANin jäsenvaltion tai unionin ja ASEANin jäsenvaltion välinen aikaisempi lentoliikennesopimus tai järjestely keskeytetään siksi ajaksi, kun tämä sopimus on voimassa osapuolten välillä.
2. EU:n jäsenvaltion ja ASEANin jäsenvaltion välisen aikaisemman lentoliikennesopimuksen tai järjestelyn määräyksiä, jotka koskevat 3, 4, 10 ja 13 artiklan soveltamisalaan kuuluvia asioita, sovelletaan edelleen osana tätä sopimusta, jos ne ovat asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien kannalta edullisempia, sanotun kuitenkin rajoittamatta tämän artiklan 1 kohdan soveltamista. Kaikki oikeudet ja edut, jotka kyseisten määräysten mukaisesti kuuluvat asianomaisen EU:n jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajille, kuuluvat kaikille unionin lentoliikenteen harjoittajille.
3. Tämän artiklan 2 kohdan soveltamiseksi mahdolliset tulkintaerot pyritään ratkaisemaan ensin asianomaisten osapuolten välisillä neuvotteluilla, ennen kuin ne saatetaan sekakomiteaan neuvotteluja varten. Jos asiaa ei ratkaista sekakomiteassa, se voidaan saattaa käsiteltäväksi 25 artiklan mukaiseen riitojenratkaisumenettelyyn.
4. Mahdollisiin uusiin liikenneoikeuksiin, joita ASEANin jäsenvaltio voi myöntää EU:n jäsenvaltiolle tai EU:n jäsenvaltio ASEANin jäsenvaltiolle tämän sopimuksen voimaantulon jälkeen, sovelletaan tätä sopimusta, eikä niillä saa aiheuttaa syrjintää unionin lentoliikenteen harjoittajien välillä. Näistä järjestelyistä on ilmoitettava viipymättä sekakomitealle.

5. Sekakomitea laatii luettelon tämän artiklan 2 ja 4 kohdassa tarkoitetuista liikenneoikeuksia koskevista määräyksistä ja järjestelyistä ja pitää sen ajan tasalla.
6. Jos osapuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAOn tai jonkin muun kansainvälisen järjestön tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, ne ottavat asian esille 23 artiklan mukaisesti sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava tällaisten muutosten huomioon ottamiseksi.
7. Mikään tässä sopimuksessa ei vaikuta EU:n jäsenvaltioiden ja ASEANin jäsenvaltion nykyisten ja tulevien sopimusten pätevyyteen ja soveltamiseen niiden suvereeniteettiin kuuluvien alueiden osalta, jotka eivät kuulu 2 artiklan mukaisen ”alueen” määritelmän piiriin.

27 ARTIKLA

Liite

Tämän sopimuksen liite on olennainen osa sopimusta. Kaikki liitteeseen tehtävät muutokset on tehtävä 28 artiklan mukaisesti.

28 ARTIKLA

Muutokset

Osapuolet voivat päättää tämän sopimuksen muutoksista 23 artiklan mukaisesti pidettyjen neuvottelujen perusteella. Tällainen muutos tulee voimaan 33 artiklassa vahvistetun menettelyn mukaisesti.

29 ARTIKLA

Irtisanominen

1. Unioni ja sen jäsenvaltiot tai kaikki ASEANin yhdessä toimivat jäsenvaltiot voivat irtisanoa tämän sopimuksen ilmoittamalla siitä kirjallisesti Euroopan unionin neuvoston pääsihteerille tai ASEANin pääsihteerille. Irtisanominen tulee voimaan kahdeksantoista (18) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jona tapauksen mukaan ASEANin pääsihteeri tai Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri on vastaanottanut ilmoituksen.
2. Jos jäsenvaltio eroaa unionista tai ASEANista, tätä sopimusta ei enää sovelleta kyseiseen valtioon 32 artiklan mukaisesti päivästä, jona sen eroaminen tapauksen mukaan unionista tai ASEANista tulee voimaan.

30 ARTIKLA

Sopimuksen rekisteröinti

ASEANin pääsihteeri rekisteröi tämän sopimuksen ja sen mahdolliset muutokset ICAOssa, kun ne tulevat voimaan.

31 ARTIKLA

Uusien EU:n jäsenvaltioiden liittyminen

1. Tämä sopimus on avoinna liittymistä varten valtioille, joista on tullut unionin jäsenvaltioita tämän sopimuksen allekirjoittamispäivän jälkeen.
2. EU:n jäsenvaltion liittyminen tähän sopimukseen tapahtuu tallettamalla liittymiskirja Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin huostaan, joka ilmoittaa osapuolille ja ASEANin pääsihteerille liittymiskirjan tallettamisesta ja talletuspäivästä. Liittyminen tulee voimaan viidentenätoista (15.) päivänä siitä päivästä, jona liittymiskirja on talletettu.
3. Sopimuksen 26 artiklan 1–3 ja 7 kohtaa sovelletaan soveltuvin osin sopimukseen ja järjestelyihin, jotka ovat voimassa silloin, kun EU:n unionin jäsenvaltio liittyy sopimukseen.

32 ARTIKLA

Alueellinen soveltamisala

Tätä sopimusta sovelletaan unionin alueeseen ja 2 artiklan 1 kohdan z alakohdassa määriteltyyn ASEANin jäsenvaltioiden alueeseen.

33 ARTIKLA

Voimaantulo

1. Tämä sopimus on ratifioitava tai hyväksyttävä osapuolten omien menettelyjen mukaisesti.
2. ASEANin pääsihteeri antaa Euroopan unionin neuvoston pääsihteerille kirjallisen ilmoituksen, jossa vahvistetaan, että ASEANin jäsenvaltiot ovat saattaneet ratifiointi- tai hyväksymismenettelynsä päätökseen. Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri antaa ASEANin pääsihteerille kirjallisen ilmoituksen, jossa vahvistetaan, että unioni ja sen jäsenvaltiot ovat saattaneet ratifiointi- tai hyväksymismenettelynsä päätökseen.
3. Jollei N artiklasta muuta johdu, tämä sopimus tulee voimaan kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua tämän artiklan 2 kohdassa määrätyn myöhemmän kirjallisen ilmoituksen vastaanottamisesta.

34 ARTIKLA

Todistusvoimaiset tekstit

1. Tämä sopimus tehdään kahtena alkuperäiskappaleena bulgarian, englannin, espanjan, hollannin, iirin, italian, kreikan, kroaatin, latvian, liettuan, maltan, portugalin, puolan, ranskan, romanian, ruotsin, saksan, slovakin, sloveenin, suomen, tanskan, tšekin, unkarin ja viron kielellä, ja jokainen teksti on yhtä todistusvoimainen.
2. Jos kielitoisintojen välillä on eroavaisuuksia, sekakomitea päättää käytettävän tekstin kielestä.
3. Yksi kappale sopimuksen, mukaan lukien siihen mahdollisesti tehdyt muutokset, alkuperäisistä teksteistä talletetaan ASEANin pääsihteerin huostaan, joka toimittaa oikeaksi todistetun jäljennöksen siitä viipymättä kullekin ASEANin jäsenvaltiolle. Toinen kappale sopimuksen, mukaan lukien siihen mahdollisesti tehdyt muutokset, alkuperäisestä tekstistä talletetaan Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin huostaan.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut tätä varten asianmukaisesti valtuutetut edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen kahtena kappaleena [...]ssa [...] päivänä [...] vuonna [...].

Belgian kuningaskunnan puolesta
Bulgarian tasavallan puolesta
Tšekin tasavallan puolesta
Tanskan kuningaskunnan puolesta
Saksan liittotasavallan puolesta
Viron tasavallan puolesta
Irlannin puolesta
Helleenien tasavallan puolesta
Espanjan kuningaskunnan puolesta
Ranskan tasavallan puolesta
Kroatian tasavallan puolesta
Italian tasavallan puolesta
Kyproksen tasavallan puolesta
Latvian tasavallan puolesta
Liettuan tasavallan puolesta
Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta
Unkarin puolesta
Maltan tasavallan puolesta
Alankomaiden kuningaskunnan puolesta
Itävallan tasavallan puolesta
Puolan tasavallan puolesta
Portugalin tasavallan puolesta
Romanian puolesta
Slovenian tasavallan puolesta
Slovakian tasavallan puolesta

Suomen tasavallan puolesta

Ruotsin kuningaskunnan puolesta

Euroopan unionin puolesta

Brunei Darussalamin valtion hallituksen puolesta

Kambodžan kuningaskunnan hallituksen puolesta

Indonesian tasavallan hallituksen puolesta

Laosin demokraattisen kansantasavallan hallituksen puolesta

Malesian hallituksen puolesta

Myanmarin liiton tasavallan hallituksen puolesta

Filippiinien tasavallan hallituksen puolesta

Singaporen tasavallan hallituksen puolesta

Thaimaan kuningaskunnan hallituksen puolesta

Vietnamin sosialistisen tasavallan hallituksen puolesta

A ARTIKLA

Reitit

1. Sen estämättä, mitä 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa määrätään ja jollei Indonesian kansallisista laeista ja määräyksistä muuta johdu, unionin ja Indonesian välisen matkustaja- ja yhdistelmälentoliikenteen harjoittamisen osalta Indonesiassa sijaitsevat paikat tarkoittavat Denpasaria, Jakartaa, Makassaria, Medania ja Surabayaa.

2. Jos:

a) ASEANin jäsenvaltioiden välinen lentoliikennesopimus; tai

b) kaikkien ASEANin jäsenvaltioiden yhdessä ja minkä tahansa muun maan välillä tehty lentoliikennesopimus,

sallii sen, että lentoliikenteen harjoittajat harjoittavat matkustaja- ja yhdistelmälentoliikennettä Indonesiassa sijaitseviin muihin paikkoihin kuin Denpasariin, Jakartaan, Makassariin, Medaniin ja Surabayaan, myös nämä paikat sisältyvät Indonesiassa sijaitseviin paikkoihin.

3. Edellä olevan 10 artiklan 12 kohdan soveltamiseksi Indonesian kotimaisia yhteistunnuksen käyttöoikeuksia käytetään tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa yksilöityjen paikkojen kautta muihin Indonesian sijaitseviin paikkoihin tai päinvastoin.

B ARTIKLA

Liikenneoikeudet

Sen estämättä, mitä 3 artiklan 2 kohdassa määrätään, sovelletaan seuraavia määräyksiä:

- a) Viidennen vapauden liikenneoikeudet myönnetään 3 artiklan 3 kohdan f alakohdan nojalla unionin lentoliikenteen harjoittajalle matkustaja- ja yhdistelmäpalvelujen tarjoamiseen Myanmarissa ja ASEANissa sijaitsevien paikkojen välillä 1 päivästä heinäkuuta 2024.
- b) Viidennen vapauden liikenneoikeudet myönnetään 3 artiklan 3 kohdan e alakohdan nojalla Myanmarin lentoliikenteen harjoittajalle matkustaja- ja yhdistelmäpalvelujen tarjoamiseen unionissa sijaitsevien paikkojen välillä 1 päivästä heinäkuuta 2024.
- c) Viidennen vapauden liikenneoikeuksien myöntäminen 3 artiklan 3 kohdan f alakohdan nojalla unionin lentoliikenteen harjoittajalle matkustaja- ja yhdistelmäpalvelujen tarjoamiseen unionissa tai Vietnamissa sijaitsevien paikkojen ja ASEANin ulkopuolella sijaitsevien paikkojen välillä koskee vain reittejä, joita Vietnamin lentoliikenteen harjoittajat eivät liikennöi.
- d) Viidennen vapauden liikenneoikeuksien myöntäminen 3 artiklan 3 kohdan e alakohdan nojalla Vietnamin lentoliikenteen harjoittajalle matkustaja- ja yhdistelmäpalvelujen tarjoamiseen Vietnamissa tai unionissa sijaitsevien paikkojen ja unionin ulkopuolella sijaitsevien paikkojen välillä koskee vain reittejä, joita unionin lentoliikenteen harjoittajat eivät liikennöi.

C ARTIKLA

Välilaskuoikeudet

1. Sen estämättä, mitä 3 artiklan 6 kohdan f alakohdassa määrätään, unionin lentoliikenteen harjoittajien omat välilaskuoikeudet tulevat voimaan samassa ASEANin jäsenvaltiossa harjoitettavaa yhteisterminaalitoimintaa varten kahden (2) vuoden kuluttua siitä, kun kyseiset oikeudet on vaihdettu ASEANin jäsenvaltioiden välisessä lentoliikennesopimuksessa. ASEANin jäsenvaltioiden lentoliikenteen harjoittajien välilaskuoikeudet yhteisterminaalitoimintaan samassa EU:n jäsenvaltiossa tulevat voimaan samanaikaisesti.
2. Siihen asti kumpikin osapuoli suhtautuu myönteisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien hakemuksiin, jotka koskevat oman välilaskuliikenteen harjoittamista samassa ASEANin jäsenvaltiossa tai EU:n jäsenvaltiossa harjoitettavassa rinnakkaisterminaalitoiminnassa ylimääräisellä kahdenvälisellä tasolla, jos tällaisia oikeuksia ei ole jo käytettävissä.

D ARTIKLA

Lentoliikenteen harjoittajien nimeäminen

1. Sen estämättä, mitä 4 artiklan 1 kohdassa määrätään, Filippiinit, Indonesia, Myanmar ja Vietnam voivat pitää voimassa niiden kansallisissa laeissa ja määräyksissä asetetun lentoliikenteen harjoittajien nimeämistä koskevan vaatimuksen tämän sopimuksen allekirjoitushetkellä.

2. Tämän artiklan 1 kohdan soveltamiseksi katsotaan, että unionin julkaisema luettelo EU:n lentoliikenteen harjoittajista, joilla on aktiivinen liikennelupa, täyttää nämä luettelossa mainittuja lentoliikenteen harjoittajia koskevat kansalliset nimeämisvaatimukset, edellyttäen, että mainittu luettelo on kyseisten ASEANin jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten saatavilla helposti sähköisessä muodossa.
3. Filippiinit, Indonesia, Myanmar ja Vietnam pyrkivät poistamaan mainitut nimeämisvaatimukset mahdollisimman pian ja ilmoittamaan asiasta sekakomitealle.

E ARTIKLA

Tasapuolinen kilpailu

1. Epäselvyyksien välttämiseksi osapuolet vahvistavat, että 8 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdassa määrätään ainoastaan osapuolten velvollisuudesta antaa tai pitää voimassa kilpailulainsäädäntöä ja perustaa riippumaton kilpailuviranomainen valvomaan tämän kilpailulainsäädännön täytäntöönpanoa. Osapuolet vahvistavat myös, että tämä sopimus ei rajoita mainittujen kilpailuviranomaisten riippumatonta toimintaa. Näiden kilpailuviranomaisten päätöksiin ei sovelleta 25 artiklan mukaista riitojenratkaisumenettelyä.

2. Osapuoli voi näin ollen hakea muutosta 8 artiklan 2 kohdan a ja b alakohtaan vain, jos toinen osapuoli ei pidä voimassa kilpailulainsäädäntöä tai toiminnallisesti riippumatonta kilpailuviranomaista, joka valvoo tehokkaasti kyseisen osapuolen kilpailulainsäädännön täytäntöönpanoa. Minkään 8 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan seikan ei katsota riitauttavan osapuolen kilpailuviranomaisen, tuomioistuinten tai välityslautakuntien tekemiä päätöksiä, jotka koskevat osapuolen kilpailulainsäädännön täytäntöönpanon valvontaa.
3. Sen estämättä, mitä 25 artiklan 1 kohdassa määrätään, kyseisen artiklan riitojenratkaisumenettelyä ei sovelleta riitoihin, jotka liittyvät 8 artiklan soveltamiseen tai tulkintaan ennen 1 päivää tammikuuta 2025.

F ARTIKLA

Toimintasuunnitelmat, ohjelmat ja aikataulut

1. Filippiinit, Indonesia, Kambodža, Laos, Malesia, Myanmar, Thaimaa ja Vietnam voivat pitää voimassa tämän sopimuksen allekirjoitushetkellä voimassa olevat kansallisten lakien ja määräystensä mukaiset menettelyt, jotka koskevat toimintasuunnitelmien, ohjelmien ja aikataulujen hyväksymistä, mukaan lukien tiedot unionin lentoliikenteen harjoittajien lentoliikennepalvelujen tarjoamiseksi mainittujen valtioiden alueille ja alueilta perustamien yhteisten markkinointijärjestelyjen kautta toimivista palveluista, sanotun kuitenkin rajoittamatta 3 artiklan ja 10 artiklan 11 ja 12 kohdan soveltamista ja sen estämättä, mitä 10 artiklan 7 kohdassa määrätään.

2. Filippiinit, Indonesia, Kambodža, Laos, Malesia, Myanmar, Thaimaa ja Vietnam minimoivat tällaisten vaatimusten ja menettelyjen aiheuttaman hallinnollisen taakan. Hyväksyntä kyseisille toimintasuunnitelmille, ohjelmille ja aikatauluille on myönnettävä kymmenen (10) työpäivän kuluessa siitä, kun lentoliikenteen harjoittaja vastaanottaa hakemuksen, edellyttäen, että lentoliikenteen harjoittaja on saanut asianmukaiset liikennöintiluvat ja tekniset luvat 4 artiklan mukaisesti.
3. Filippiinit, Indonesia, Kambodža, Laos, Malesia, Myanmar, Thaimaa ja Vietnam pyrkivät poistamaan mainitut nimeämisvaatimukset mahdollisimman pian ja ilmoittamaan asiasta sekakomitealle.

G ARTIKLA

Myyntikulut ja paikalliset kulut

1. Sen estämättä, mitä 10 artiklan 8 ja 9 kohdassa määrätään, Indonesia, Myanmar ja Vietnam voivat pitää voimassa kansallisissa laeissaan ja määräyksissään tämän sopimuksen allekirjoitushetkellä voimassa olevat vaatimukset, jotka koskevat niiden kansallisen valuutan käyttöä kuljetusten ja niihin liittyvien palvelujen kotimaan myynnissä ja paikallisten kustannusten maksamisessa.
2. Indonesia, Myanmar ja Vietnam pyrkivät poistamaan mainitut vaatimukset mahdollisimman pian ja ilmoittamaan asiasta sekakomitealle.

H ARTIKLA

Paikallisten tulojen lähettäminen

1. Epäselvyyksien välttämiseksi 10 artiklan 10 kohdan a alakohdassa oleva termi ”lähettäminen” viittaa Filippiinien tapauksessa muuhun kuin Filippiineillä kauppaa tai liiketoimintaa harjoittavan ulkomaisen yrityksen sivuliikkeen rahalähetykseen.
2. Filippiineillä on oikeus periä Filippiineillä kauppaa tai liiketoimintaa harjoittavalta ulkomaiselta yritykseltä kansallisen lainsäädäntönsä mukainen vero sivuliikkeen voiton lähettämisestä, ellei siihen voida Filippiinien ja ulkomaisen lentoliikenteen harjoittajan asuinmaan välisen kaksinkertaista verotusta koskevan sopimuksen mukaan soveltaa alempaa verokantaa tai vapautusta.
3. Filippiinit pyrkii tekemään yhteistyötä unionin kanssa kehittääkseen yhteiset puitteet Filippiineillä toimivien unionin lentoliikenteen harjoittajien rahalähetyksen käsittelylle ja ilmoittamaan asiasta sekakomitealle.

I ARTIKLA

Tariffit

1. Rajoittamatta 13 artiklan 1 kohdan soveltamista ja sen estämättä, mitä 13 artiklan 2 kohdassa määrätään, Filippiinit voi tämän sopimuksen allekirjoitushetkellä pitää voimassa sen kansallisissa laeissa ja määräyksissä vahvistetut menettelyt, jotka koskevat unionin lentoliikenteen harjoittajien Filippiinien alueelle ja alueelta suuntautuvaa lentoliikennettä varten vahvistamien tariffien hyväksymistä. Kyseiset tariffit on hyväksyttävä kymmenen (10) työpäivän kuluessa niiden jättämisestä käsiteltäväksi.
2. Filippiinit pyrkii poistamaan kyseiset menettelyt mahdollisimman pian ja ilmoittaa asiasta sekakomitealle.

J ARTIKLA

Lainatakuut

Sopimuksen 8 artiklan 2 kohdan d alakohdan määräyksiä ei sovelleta lainatakuina myönnettäviin tukiin, jotka Vietnam on myöntänyt ennen tämän sopimuksen allekirjoittamista ja ennen tällaisten järjestelyjen voimassaolon päättymistä. Jos tällaiset takuut kuitenkin johtavat maksujen suorittamiseen, ne suoritetaan tapauksen mukaan 8 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdan mukaisesti.

K ARTIKLA

Syrjimättömyys

1. Sen estämättä, mitä D artiklassa määrätään, siinä tarkoitettujen ASEANin jäsenvaltioiden on myönnettävä lentoliikenteen harjoittajien nimeämisen osalta unionin lentoliikenteen harjoittajille vähintään yhtä edullinen kohtelu kuin minkä ne myöntävät minkä tahansa muun maan lentoliikenteen harjoittajille.
2. Sen estämättä, mitä F, G ja I artiklassa määrätään, niissä lueteltujen ASEANin jäsenvaltioiden on myönnettävä toimitus suunnitelmien, ohjelmien ja aikataulujen, myyntikulujen ja paikallisten kulujen sekä tariffien hyväksymisen osalta unionin lentoliikenteen harjoittajille vähintään yhtä suotuisa kohtelu kuin ne myöntävät omille lentoliikenteen harjoittajilleen tai minkä tahansa muun maan lentoliikenteen harjoittajille sen mukaan, kumpi näistä on edullisempi.

L ARTIKLA

Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät

Sopimuksen 21 artiklan 5 kohdassa tarkoitettut ASEANin jäsenvaltiot ovat tämän sopimuksen allekirjoitushetkellä Filippiinit, Indonesia, Malesia, Thaimaa ja Vietnam.

M ARTIKLA

Vastavuoroisuus

Jos jokin ASEANin jäsenvaltio vaatii D, F, G ja I artiklan nojalla unionin lentoliikenteen harjoittajien nimeämistä, soveltaa unionin lentoliikenteen harjoittajiin toimintasuunnitelmien, ohjelmien ja luetteloiden, yhteistyömarkkinajärjestelyjen tai tariffien ennakkohyväksyntää koskevia kansallisia menettelyjä tai soveltaa unionin lentoliikenteen harjoittajiin kansallisia tietyissä liiketoimissa käytettävää valuuttaa koskevia vaatimuksia, unionilla on oikeus soveltaa kyseisen ASEANin jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajiin samoja tai vastaavia toimenpiteitä.

N ARTIKLA

Voimaantulo Malesian osalta

1. Sen estämättä, mitä 33 artiklassa määrätään, jos Malesia on ainoa ASEANin jäsenvaltio, joka ei ole ilmoittanut ASEANin pääsihteerille vahvistavansa, että sen tämän sopimuksen ratifiointi- tai hyväksymismenettelyt on saatettu päätökseen:
 - a) ASEANin pääsihteeri voi toimittaa Euroopan unionin neuvoston pääsihteerille kirjallisen ilmoituksen, jossa vahvistetaan, että kaikki muut ASEANin jäsenvaltiot paitsi Malesia ovat saattaneet päätökseen tämän sopimuksen ratifiointi- ja hyväksymismenettelyt;
 - b) tämä sopimus tulee voimaan 33 artiklan 3 kohdan mukaisesti unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä kaikkien muiden ASEANin jäsenvaltioiden paitsi Malesian osalta;
ja

- c) sen jälkeen sopimus tulee voimaan Malesian osalta kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua siitä, kun ASEANin pääsihteeri on antanut Euroopan unionin neuvoston pääsihteerille uuden kirjallisen ilmoituksen, jossa vahvistetaan, että Malesia on saattanut päätökseen tämän sopimuksen ratifiointi- tai hyväksymismenettelynsä.
2. Tämän sopimuksen allekirjoittamisen jälkeen ja siihen asti, kunnes se tulee voimaan Malesian osalta:
- a) EU:n jäsenvaltioiden ja Malesian sekä unionin ja Malesian väliset aiemmat lentoliikennesopimukset tai -järjestelyt, jotka on allekirjoitettu tai tehty ennen sopimuksen allekirjoittamista, pysyvät voimassa eikä niitä muuteta; ja
 - b) EU:n jäsenvaltioiden ja Malesian välillä tai unionin ja Malesian välillä ei tehdä uusia lentoliikennesopimuksia tai -järjestelyjä muuten kuin rajoitettuja ja kiireellisiä tarpeita varten poikkeuksellisissa olosuhteissa, sanotun kuitenkin rajoittamatta niiden kansallisten lakien ja määräysten soveltamista. Unionin tai asianomaisen EU:n jäsenvaltion on ilmoitettava muille osapuolille tällaisista uusista lentoliikennesopimuksista tai -järjestelyistä.

O ARTIKLA

Edistymisen tarkastelu

Sekakomitea tarkastelee vuosittain edistymistä tämän liitteen artiklojen täytäntöönpanossa asianomaisten ASEANin jäsenvaltioiden raportin perusteella.

ASEANIN JA EU:N VÄLISEN KATTAVAN LENTOLIIKENNESOPIMUKSEN
ALLEKIRJOITTAMISEN YHTEYDESSÄ ANNETTUIEN
JULKILAUSUMIEN PÖYTÄKIRJA

Euroopan unionin (EU) ja sen jäsenvaltioiden sekä Kaakkois-Aasian maiden liiton (ASEAN) jäsenvaltioiden valtuuskunnat ovat 2 päivänä kesäkuuta 2021 saattaneet päätökseen neuvottelut Kaakkois-Aasian maiden liiton jäsenvaltioiden hallitusten sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden välisestä kattavasta lentoliikennesopimuksesta, jäljempänä 'sopimus'. Sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä on annettu seuraavat julkilausumat:

KAAKKOIS-AASIAN MAIDEN LIITON JÄSENVALTIOIDEN SEKÄ EUROOPAN UNIONIN
JA SEN JÄSENVALTIOIDEN JULKILAUSUMA

ASEANin jäsenvaltiot sekä EU ja sen jäsenvaltiot toteuttavat kaikki tarvittavat toimenpiteet sovellettavien lakiansa ja määräystensä mukaisesti saattaakseen sopimuksen voimaan sopimuksen 33 artiklan mukaisesti mahdollisimman nopeasti. Malesia toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet sovellettavien lakiansa ja määräystensä mukaisesti ottaen huomioon sopimuksen N artiklan.

ASEANin jäsenvaltiot sekä EU ja sen jäsenvaltiot ilmaisevat aikomuksensa jatkaa tiiviitä keskusteluja ja koordinointia sopimuksen 23 artiklassa määrätyn sekakomitean puitteissa odottamattomiin kriisitapahtumiin, kuten covid-19-pandemiaan, liittyvistä toimista pyrkien mahdollisuuksien mukaan lieventämään lentoliikenteeseen mahdollisesti kohdistuvia häiritseviä vaikutuksia.

KAAKKOIS-AASIAN MAIDEN LIITON MUIDEN JÄSENVALTIOIDEN PAITSI MALESIAN SEKÄ EUROOPAN UNIONIN JÄSENVALTIOIDEN JULKILAUSUMA

ASEANin jäsenvaltioiden ja EU:n jäsenvaltioiden toimivaltaiset ilmailuviranomaiset aikovat sovellettavien lakiensa ja määräyksiensä sallimissa rajoissa laajentaa toistensa lentoliikenteen harjoittajien lentopalveluja ja liikennöintilupia koskevien hakemusten myönteistä käsittelyä sopimuksen ehtoja vastaavilla ehdoilla kohteliaisuutta ja vastavuoroisuutta noudattaen sopimuksen allekirjoituspäivästä sen voimaantuloon saakka.

MALESIAN JULKILAUSUMA

Malesia voi ilmoittaa sopimuksen osapuolille, että sen toimivaltaiset ilmailuviranomaiset aikovat sen sovellettavien lakien ja määräysten sallimissa rajoissa laajentaa EU:n lentoliikenteen harjoittajien lentopalveluja ja liikennöintilupia koskevien hakemusten myönteistä käsittelyä sopimuksen ehtoja vastaavilla ehdoilla kohteliaisuutta ja vastavuoroisuutta noudattaen ilmoituksessa määritetystä päivästä alkaen ja sopimuksen voimaantuloon saakka.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allekirjoittaneet, siihen asianmukaisesti valtuutettuina, ovat allekirjoittaneet tämän julkilausumien pöytäkirjan.

Allekirjoitettu [MAA] [KAUPUNKI] [...] päivänä [kuukausi] vuonna [...] bulgarian, englannin, espanjan, hollannin, iirin, italian, kreikan, kroatian, latvian, liettuan, maltan, portugalin, puolan, ranskan, romanian, ruotsin, saksan, slovakin, sloveenin, suomen, tanskan, tšekin, unkarin ja viron kielellä.

Belgian kuningaskunnan puolesta

Bulgarian tasavallan puolesta

Tšekin tasavallan puolesta

Tanskan kuningaskunnan puolesta

Saksan liittotasavallan puolesta

Viron tasavallan puolesta

Irlannin puolesta

Helleenien tasavallan puolesta

Espanjan kuningaskunnan puolesta

Ranskan tasavallan puolesta

Kroatian tasavallan puolesta

Italian tasavallan puolesta

Kyproksen tasavallan puolesta

Latvian tasavallan puolesta

Liettuan tasavallan puolesta

Luxemburgin suurherttuakunnan puolesta

Unkarin puolesta

Maltan tasavallan puolesta
Alankomaiden kuningaskunnan puolesta
Itävallan tasavallan puolesta
Puolan tasavallan puolesta
Portugalin tasavallan puolesta
Romanian puolesta
Slovenian tasavallan puolesta
Slovakian tasavallan puolesta
Suomen tasavallan puolesta
Ruotsin kuningaskunnan puolesta
Euroopan unionin puolesta

Brunei Darussalamin valtion hallituksen puolesta
Kambodžan kuningaskunnan hallituksen puolesta
Indonesian tasavallan hallituksen puolesta
Laosin demokraattisen kansantasavallan hallituksen puolesta
Malesian hallituksen puolesta
Myanmarin liiton tasavallan hallituksen puolesta
Filippiinien tasavallan hallituksen puolesta
Singaporen tasavallan hallituksen puolesta
Thaimaan kuningaskunnan hallituksen puolesta
Vietnamin sosialistisen tasavallan hallituksen puolesta