

PIETRYČIŲ AZIJOS VALSTYBIŲ ASOCIACIJOS VALSTYBIŲ NARIŲ
IR
EUROPOS SĄJUNGOS BEI JOS VALSTYBIŲ NARIŲ
IŠSAMUS ORO SUSISIEKIMO SUSITARIMAS

BRUNĖJAUS DARUSALAMO,

KAMBODŽOS KARALYSTĖS,

INDONEZIJOS RESPUBLIKOS,

LAOSO LIAUDIES DEMOKRATINĖS RESPUBLIKOS,

MALAIZIJOS,

MIANMARO SĄJUNGOS RESPUBLIKOS,

FILIPINŲ RESPUBLIKOS,

SINGAPŪRO RESPUBLIKOS,

TAILANDO KARALYSTĖS

ir

VIETNAMO SOCIALISTINĖS RESPUBLIKOS,

kurios yra Pietryčių Azijos valstybių asociacijos (toliau – ASEAN) valstybės narės (toliau kartu – ASEAN valstybės narės, atskirai – ASEAN valstybė narė),

vyriausybės

ir

BELGIJOS KARALYSTĖ,

BULGARIJOS RESPUBLIKA,

ČEKIJOS RESPUBLIKA,

DANIJOS KARALYSTĖ,

VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA,

ESTIJOS RESPUBLIKA,

AIRIJA,

GRAIKIJOS RESPUBLIKA,

ISPANIJOS KARALYSTĖ,

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA,

KROATIJOS RESPUBLIKA,

ITALIJOS RESPUBLIKA,

KIPRO RESPUBLIKA,

LATVIJOS RESPUBLIKA,

LIETUVOS RESPUBLIKA,

LIUKSEMBURGO DIDŽIOJI HERCOGYSTĖ,

VENGRIJA,

MALTOS RESPUBLIKA,

NYDERLANDŲ KARALYSTĖ,

AUSTRIJOS RESPUBLIKA,

LENKIJOS RESPUBLIKA,

PORTUGALIJOS RESPUBLIKA,

RUMUNIJA,

SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA,

SLOVAKIJOS RESPUBLIKA,

SUOMIJOS RESPUBLIKA

ir

ŠVEDIJOS KARALYSTĖ,

kurios yra Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau kartu – ES sutartys) šalys ir Europos Sąjungos valstybės narės (toliau kartu – ES valstybės narės, atskirai – ES valstybė narė),

bei

EUROPOS SĄJUNGA (toliau – Sąjunga arba ES),

NORĖDAMOS ginti su oro susisiekimu susijusius savo interesus ir taip prisidėti prie glaudesnių abiejų regionų politinių ir ekonominių santykių,

PRIPAŽINDAMOS veiksmingo susisiekimo oro transportu svarbą skatinant prekybą, turizmą, investicijas ir ekonominę bei socialinę plėtrą,

NORĖDAMOS gerinti oro susisiekimo paslaugas ir remti tarptautinę aviacijos sistemą, grindžiamą sąžininga ir konkurencinga aplinka, nediskriminavimo principu ir sąžiningomis bei lygiomis oro vežėjų galimybėmis konkuruoti,

NORĖDAMOS užtikrinti aukščiausio lygio oro susisiekimo saugą bei saugumą ir patvirtindamos, kad yra labai susirūpinusios dėl orlaivių saugumo pažeidimų ar grasinimų jį pažeisti, dėl kurių kyla pavojus asmenų arba turto saugai, kenkiama orlaivių eksploatavimo veiklai ir mažinamas keliautojų pasitikėjimas civilinės aviacijos sauga,

PAŽYMĖDAMOS, kad ASEAN valstybės narės ir ES valstybės narės yra 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos šalys,

PASIRYŽUSIOS kuo labiau didinti galimą reguliavimo srities bendradarbiavimo naudą,

PRIPAŽINDAMOS galimą didelę konkurencingų oro susisiekimo paslaugų ir perspektyvių oro susisiekimo sektorių naudą,

NORĖDAMOS skatinti vienodas sąlygas oro vežėjams, pripažindamos galimą sąžiningos konkurencijos naudą ir tai, kad tam tikros subsidijos gali neigiamai paveikti konkurenciją ir trukdyti siekti pagrindinių Susitarimo tikslų,

KETINDAMOS remtis esamais Šalių susitarimais, kad suteiktų galimybę patekti į rinkas ir užtikrinti kuo didesnę naudą keleiviams, siuntėjams, oro vežėjams ir oro uostams, taip pat jų darbuotojams, bendruomenėms ir kitiems naudos gavėjams,

PATVIRTINDAMOS aplinkos apsaugos svarbą kuriant ir įgyvendinant tarptautinės aviacijos politiką,

PATVIRTINDAMOS būtinybę imtis skubių kovos su klimato kaita veiksmų ir tęsti bendradarbiavimą, siekiant sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį aviacijos sektoriuje, laikantis daugiašalių susitarimų šiuo klausimu, įskaitant Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (toliau – ICAO) priemones,

PATVIRTINDAMOS, kad svarbu užtikrinti vartotojų interesus, įskaitant apsaugą pagal 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimtą Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, ir pasiekti aukštą vartotojų apsaugos lygį, ir pripažindamos tarpusavio bendradarbiavimo šioje srityje būtinybę,

PRIPAŽINDAMOS, kad padaugėjus komercinių galimybių neturėtų būti mažinami Šalių darbo ar su darbu susiję standartai, ir dar kartą patvirtindamos, kad svarbu atsižvelgti į Susitarimo poveikį darbuotojams, užimtumui, darbo sąlygoms ir naudą, kuri atsiranda derinant didelę ekonominę atvirų bei konkurencingų rinkų teikiamą naudą ir aukštus darbo standartus,

PAŽYMEDAMOS norą ieškoti būdų, kaip užtikrinti, kad oro susisiekimo sektoriaus atstovai turėtų daugiau galimybių gauti kapitalo tolesnei oro susisiekimo plėtrai,

NORĖDAMOS sudaryti susitarimą dėl oro susisiekimo, papildanti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašytą Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją,

SUSITARĖ:

1 STRAIPSNIS

Taikymo sritis

1. Susitarimu reglamentuojamas Sąjungos oro vežėjų oro susisiekimo paslaugų teikimas iš ASEAN valstybių narių teritorijos, joje bei į ją ir ASEAN valstybių narių oro vežėjų oro susisiekimo paslaugų teikimas iš Sąjungos teritorijos, joje bei į ją, taip pat tam tikrų su tomis oro susisiekimo paslaugomis susijusių paslaugų teikimas pagal Susitarimą.
2. Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad Susitarimas jokių būdu negali būti aiškinamas taip, kad juo reglamentuojamas kurio nors ASEAN valstybės narės oro vežėjo oro susisiekimo paslaugų teikimas iš kitos ASEAN valstybės narės teritorijos, joje ar į ją arba tam tikrų su tomis oro susisiekimo paslaugomis susijusių paslaugų teikimas.

2 STRAIPSNIS

Terminų apibrėžtys

1. Susitarime:
 - a) Čikagos konvencija – 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pasirašyta Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija, apimanti visus pagal tos konvencijos 90 straipsnį priimtus priedus ir visus pagal 90 ir 94 straipsnius padarytus priedų ar konvencijos dalinius pakeitimus, jei tokie priedai ir daliniai pakeitimai yra įsigalioję Šalims;

- b) Monrealio konvencija – 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimta Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo;
- c) oro susisiekimas – už atlygį ar nuomos pagrindu visuomenei atskirai ar kartu teikiamos keleivių, bagažo, krovinių ir pašto siuntų vežimo orlaiviais paslaugos, apimančios reguliariojo ir nereguliariojo oro susisiekimą paslaugas;
- d) nacionalinės priklausomybės patvirtinimas – patvirtinimas, kad pagal Susitarimą oro susisiekimą paslaugas siūlantis oro vežėjas atitinka 4 straipsnio reikalavimus dėl jo nuosavybės, veiksmingos kontrolės ir pagrindinės verslo vietos;
- e) kompetentingos institucijos – valdžios įstaigos ar subjektai, atsakingi už Šalims pagal Susitarimą tenkančių reguliavimo ir administracinių funkcijų vykdymą;
- f) konkurencijos institucija – kompetentinga institucija ar institucijos, kuriai (-ioms) pavesta užtikrinti Šalies konkurencijos teisės vykdymą, įskaitant Europos Komisiją Sąjungos atveju;
- g) konkurencijos teisė – teisės, kurios pagrindu Šalies jurisdikcijoje nagrinėjamas toliau nurodytas elgesys, galintis daryti poveikį į šią Šalį, iš jos ar joje teikiamoms oro susisiekimą paslaugoms:
 - i) oro vežėjų tarpusavio susitarimai, oro vežėjų asociacijų sprendimai ir suderinti veiksmai, kurių tikslas ar poveikis – konkurencijos trukdymas, apribojimas ar iškraipymas;

- ii) vieno ar daugiau oro vežėjų piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi arba
 - iii) oro vežėjų koncentracija, dėl kurios iš esmės mažėja konkurencija, visų pirma susidariusi įgijus ar sustiprinus dominuojančią padėtį;
- h) kompiuterizuota rezervavimo sistema (toliau – KRS) – kompiuterizuota sistema, kurioje saugoma su daugiau nei vienu oro vežėju susijusi informacija (įskaitant tvarkaraščius, laisvas vietas ir bilietų kainas), su įrenginiais ar be įrenginių rezervavimui atlikti arba bilietams išduoti taip, kad abonentai galėtų pasinaudoti kai kuriomis ar visomis šiomis paslaugomis, ir kuri apima pasaulines platinimo sistemas, jei į jas įtraukti oro susisiekimo produktai;
- i) diskriminacija – objektyvaus pagrindo neturinti bet kokio pobūdžio diferenciacija;
- j) veiksminga kontrolė – santykiai, grindžiami teisėmis, sutartimis ar bet kokiomis kitomis priemonėmis, kurios kiekviena atskirai ar visos kartu, atsižvelgiant į fakto ar teisines aplinkybes, suteikia galimybę tiesiogiai ar netiesiogiai daryti lemiamą įtaką įmonei, ir visų pirma grindžiami:
- i) teise naudotis visu įmonės turtu ar jo dalimi;
 - ii) teisėmis ar sutartimis, kuriomis daroma lemiamą įtaka formuojant įmonės organus, jiems balsuojant ar priimant sprendimus arba kitaip daroma lemiamą įtaka įmonės veiklai;

- k) tinkamumo patvirtinimas – išvada, kad pagal Susitarimą oro susisiekimą paslaugas siūlantis oro vežėjas turi pakankamai finansinių pajėgumų ir valdymo kompetencijos tokioms paslaugoms teikti ir yra pasirengęs laikytis tokių paslaugų teikimą reglamentuojančių įstatymų, kitų teisės aktų ir reikalavimų;
- l) visos sąnaudos– suteiktų paslaugų sąnaudos, galinčios apimti atitinkamas kapitalo ir nusidėvėjimo sąnaudų sumas, taip pat techninės priežiūros, eksploatavimo, valdymo ir administravimo sąnaudas;
- m) tarptautinis oro susisiekimas – per oro erdvę virš daugiau nei vienos valstybės teritorijos vykdomas oro susisiekimas;
- n) reikšmingi sandoriai – prekių tiekimas ir paslaugų teikimas tokiu mastu, kuris daro poveikį sąžiningoms ir lygioms Šalių oro vežėjų galimybėmis konkuruoti;
- o) nereguliari paslauga – oro susisiekimą paslauga, kuri nėra reguliari paslauga;
- p) Šalis – Sąjunga ir ES valstybės narės arba ASEAN valstybė narė;

- q) Šalys:
- i) Sąjunga ir ES valstybės narės ir
 - ii) ASEAN valstybės narės;
- r) pagrindinė verslo vieta – oro vežėjo pagrindinė buveinė arba registruotoji buveinė esanti Šalies teritorijoje, kurioje vykdomos pagrindinės oro vežėjo finansinės funkcijos ir veiklos kontrolė, įskaitant testinį tinkamumo skraidyti valdymą;
- s) reguliarios paslaugos – skrydžių serija, pasižyminti visomis šiomis savybėmis:
- i) skrendama per oro erdvę virš daugiau nei vienos valstybės teritorijos;
 - ii) skrydžiai vykdomi už atlygį ar nuomos pagrindu keleiviams, bagažui, paštui ir (arba) kroviniams vežti skirtu orlaiviu taip, kad kiekvienu skrydžiu galėtų pasinaudoti visuomenės nariai;
 - iii) skrydžiai vykdomi taip, kad būtų užtikrintas susisiekimas tarp dviejų tų pačių ar daugiau punktų:
- A) pagal paskelbtą tvarkaraštį arba
 - B) skrydžius vykdant taip reguliariai ar dažnai, kad jie sudarytų atpažįstamas sistemines serijas;

- t) saviteika – situacija, kai oro vežėjas tiesiogiai pats sau teikia vienos ar daugiau kategorijų antžemines paslaugas ir nesudaro jokios sutarties su trečiaja šalimi dėl tokių paslaugų teikimo. Taikant šią apibrėžtį, vienas kitam paslaugas teikiantys oro vežėjai trečiosiomis šalimis nelaikomi, jei:
- i) vienam iš jų priklauso kito kontrolinis akcijų paketas arba
 - ii) kiekvieno iš jų kontrolinį akcijų paketą turi vienas subjektas;
- u) didelis Šalies ekonomikos sutrikimas – išskirtinė, laikina ir didelė krizė, kuri daro poveikį visai ASEAN valstybės narės ar ES valstybės narės ekonomikai, o ne konkrečiam regionui ar ekonomikos sektoriui;
- v) valstybės įmonė – komercinę veiklą vykdanči įmonė, kurioje:
- i) Šaliai priklauso daugiau kaip 50 % įmonės pasirašytojo kapitalo ar su įmonės išleistomis akcijomis susietų balsavimo teisių arba
 - ii) Šalis tiesiogiai ar netiesiogiai daro arba turi galimybę daryti lemiamą įtaką įmonei dėl savo finansinio dalyvavimo joje, pagal jos veikimo taisykles ar praktiką arba bet kokiomis kitomis priemonėmis, kuriomis galima daryti tokią lemiamą įtaką įmonei. Preziumuojama, kas Šalis daro lemiamą įtaką, jei tiesiogiai ar netiesiogiai gali paskirti daugiau nei pusę įmonės administravimo, valdymo ar priežiūros organo narių;

- w) tūpimas nekomerciniais tikslais – tūpimas kitais nei keleivių įlaipinimo ar išlaipinimo, bagažo, krovinių ir (arba) pašto siuntų pakrovimo ar iškrovimo tikslais, vežant juos oro transportu;
- x) subsidija – vyriausybės ar bet kurios kitos viešosios įstaigos finansinė parama, apimanti:
 - i) tiesioginį lėšų, pvz., dotacijų, paskolų ar lėšų akciniam kapitalui padidinti, pervedimą, galimą tiesioginį lėšų pervedimą, įsipareigojimų prisiėmimą, pvz., suteikiant paskolų garantijas, kapitalo injekcijas, nuosavybės teises, apsaugą nuo bankroto arba draudimą;
 - ii) pajamų, kurios būtų gautos, negavimą ar nesurinkimą;
 - iii) su bendrąja infrastruktūra nesiejamų prekių tiekimą ar paslaugų teikimą, prekių ar paslaugų pirkimą arba
 - iv) įmokų į finansavimo mechanizmą mokėjimą ar pavedimą arba nurodymą privačiam subjektui atlikti vieną ar daugiau šio straipsnio 1 dalies x punkto i, ii ir iii papunkčiuose nurodytų funkcijų, kurias paprastai atlieka vyriausybė ar kita viešoji įstaiga ir kurių vykdymo praktika iš esmės nesiskiria nuo vyriausybių įprastos praktikos;

skiriama tik subjektui, pramonės sektoriui arba subjektų ar pramonės sektorių grupei skiriančiosios institucijos jurisdikcijoje, suteikiant naudą oro vežėjams. Nelaikoma, kad vyriausybės ar kitos viešosios įstaigos atlikta finansinė intervencija suteikta naudos, jeigu tokioje pačioje situacijoje, kokioje yra aptariama viešoji įstaiga, tokią pačią finansinę intervenciją būtų atlikęs privatus rinkos operatorius, siekdamas vien pelno;

- y) tarifas – bet kuri oro vežėjų, įskaitant jų agentus, nustatoma kaina, mokestis ar rinkliava už keleivių, bagažo ir (arba) krovinių (išskyrus pašto siuntas) vežimą oro transportu (įskaitant kitas su juo susijusias transporto rūšis) ir sąlygos, kuriomis mokama tokia kaina, mokestis ar rinkliava;
- z) teritorija – ASEAN valstybių narių atveju – sausumos teritorija, vidaus vandenys, salynų vandenys, teritorinė jūra, jūros dugnas bei podugnis ir oro erdvė virš jų, o Sąjungos atveju – sausumos teritorija, vidaus vandenys ir teritorinė jūra, kuriems taikomos ES sutartys, pagal tose sutartyse nustatytas sąlygas, taip pat jūros dugnas bei podugnis ir oro erdvė virš jų, ir
- aa) naudotojo rinkliava – oro vežėjams nustatoma rinkliava už oro uosto, oro navigacijos ar aviacijos saugumo įrenginių ar paslaugų suteikimą, įskaitant susijusias paslaugas ir įrenginius, arba su triukšmu susijusi rinkliava, apimanti rinkliavas, skirtas vietos oro kokybės problemoms oro uostuose ir aplink juos spręsti. Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad ši apibrėžtis neapima sistemų, skirtų klimatui poveikį darančių tarptautinės aviacijos išmetamų teršalų kiekiui mažinti.

3 STRAIPSNIS

Teisių suteikimas

Maršrutų planas

1. ASEAN valstybė narė leidžia Sąjungos oro vežėjams vykdyti skrydžius šiais maršrutais:

bet kurie Sąjungoje esantys punktai – bet kurie tarpiniai punktai – bet kurie toje ASEAN valstybėje narėje esantys punktai – bet kurie kitose teritorijose esantys punktai.

Pirmiau nurodytuose maršrutuose į tarpinius punktus ir kitose teritorijose esančius punktus turi įeiti vienas ar daugiau kuriose nors kitose ASEAN valstybėse narėse esančių punktų.

2. Sąjunga ir jos valstybės narės leidžia ASEAN valstybės narės oro vežėjams vykdyti skrydžius šiais maršrutais:

bet kurie toje ASEAN valstybėje narėje esantys punktai – bet kurie tarpiniai punktai – bet kurie Sąjungoje esantys punktai – bet kurie kitose teritorijose esantys punktai.

Pirmiau nurodytuose maršrutuose į Sąjungoje esančius punktus turi įeiti vienas ar daugiau kuriose nors ES valstybėse narėse esančių punktų.

Skrydžių teisės

3. Šalys viena kitai suteikia toliau išvardytas teises, kuriomis naudodamiesi atitinkami jų oro vežėjai gali vykdyti tarptautinį oro susisiekimą:

- a) teisę netupiant perskristi tą teisę suteikusiųsios Šalies teritoriją;
- b) teisę tūpti nekomerciniais tikslais tą teisę suteikusiųsios Šalies teritorijoje;
- c) teisę ASEAN valstybės narės oro vežėjams vykdyti tarptautinį oro susisiekimą teikiant reguliarias ir neregulias keleivių, krovinių vežimo ir mišrias paslaugas tarp bet kurių toje ASEAN valstybėje narėje esančių punktų ir bet kurių Sąjungoje esančių punktų (trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisės);
- d) teisę Sąjungos oro vežėjams vykdyti tarptautinį oro susisiekimą teikiant reguliarias ir neregulias keleivių, krovinių vežimo ir mišrias paslaugas tarp bet kurių Sąjungoje esančių punktų ir bet kurių ASEAN valstybės narės esančių punktų (trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisės);
- e) teisę ASEAN valstybės narės oro vežėjams vykdyti tarptautinį oro susisiekimą teikiant reguliarias ir neregulias keleivių, krovinių vežimo ir mišrias paslaugas tarp bet kurių ES valstybėje narėje esančių punktų ir bet kurių kitoje ES valstybėje narėje esančių punktų arba bet kurių trečiojoje valstybėje esančių punktų, teikiant paslaugą, kurios išvykimo arba paskirties vieta yra toje ASEAN valstybėje narėje (penktosios skrydžių laisvės teisės), laikantis šio straipsnio 4 dalies;

- f) teisę Sąjungos oro vežėjams vykdyti tarptautinį oro susisiekimą teikiant reguliarias ir neregulias keleivių, krovinių vežimo ir mišrias paslaugas tarp bet kurių ASEAN valstybėje narėje esančių punktų ir bet kurių kitoje ASEAN valstybėje narėje esančių punktų arba bet kurių trečiojoje valstybėje esančių punktų, teikiant paslaugą, kurios išvykimo arba paskirties vieta yra Sąjungoje (penktosios skrydžių laisvės teisės), laikantis šio straipsnio 5 dalies, ir
- g) kitas Susitarime nurodytas teises.

4. Keleivių vežimo ir mišrių paslaugų atžvilgiu pagal šio straipsnio 3 dalies e punktą suteiktoms teisėms kiekvienos ASEAN valstybės narės atveju taikomos visos šios sąlygos:

- a) iš karto po Susitarimo įsigaliojimo kiekviena kryptimi gali būti vykdomi daugiausia septyni (7) savaitiniai skrydžiai iš kiekvienos ES valstybės narės arba į ją;
- b) po dvejų (2) metų kiekviena kryptimi gali būti vykdomi daugiausia septyni (7) papildomi savaitiniai skrydžiai iš kiekvienos ES valstybės narės arba į ją ir
- c) skrydžiai pagal šio straipsnio 4 dalies b punktą negali būti vykdomi maršrutais tarp ES valstybės narės ir trečiosios valstybės, kuriais skrydžius jau vykdo Sąjungos oro vežėjas. Taikant šią dalį laikoma, kad Sąjungos oro vežėjas tam tikru maršrutu vykdo skrydžius, jeigu jis tuo maršrutu vykdo skrydžius teikdamas reguliarias paslaugas savo orlaiviu, su įgula arba be jos išsinuomotu orlaiviu arba skrydžių be nutūpimų paslaugų atveju – dalydamasis kodu.

5. Keleivių vežimo ir mišrių paslaugų atžvilgiu pagal šio straipsnio 3 dalies f punktą suteiktoms teisėms kiekvienos ES valstybės narės atveju taikomos visos šios sąlygos:

- a) iš karto po Susitarimo įsigaliojimo kiekviena kryptimi gali būti vykdomi daugiausia septyni (7) savaitiniai skrydžiai iš kiekvienos ASEAN valstybės narės arba į ją;
- b) po dvejų metų kiekviena kryptimi gali būti vykdomi daugiausia septyni (7) papildomi savaitiniai skrydžiai iš kiekvienos ASEAN valstybės narės arba į ją ir
- c) skrydžiai pagal šio straipsnio 5 dalies b punktą negali būti vykdomi maršrutais tarp ASEAN valstybės narės ir trečiosios valstybės, kuriais skrydžius jau vykdo tos ASEAN valstybės narės oro vežėjas. Šios dalies tikslais laikoma, kad ASEAN valstybės narės vežėjas tam tikru maršrutu vykdo skrydžius, jeigu jis tuo maršrutu vykdo skrydžius teikdamas reguliarias paslaugas savo orlaiviu, su įgula arba be jos išsinuomotu orlaiviu arba skrydžių be nutūpimų paslaugų atveju – dalydamasis kodu.

Veiklos sąlygų lankstumas

6. Kiekvienos Šalies oro vežėjai kai kuriuos arba visus skrydžius šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytais maršrutais gali savo nuožiūra vykdyti taip:

- a) vykdyti skrydžius bet kuria viena arba abiem kryptimis;
- b) skrydžius, kurių numeriai skirtingi, jungti į vienu orlaiviu vykdomą skrydį;

- c) aptarnauti tarpinius punktus ir kitose teritorijose esančius punktus, taip pat Šalių teritorijose esančius punktus bet kuria tvarka ir pasirinkus bet kokią derinį pagal šio straipsnio 3 dalies nuostatas;
- d) nenutūpti tam tikrame punkte arba punktuose;
- e) bet kuriame punkte perlaipinti keleivius ir perkrauti krovinius iš bet kurio jiems priklausančio orlaivio į bet kurią kitą jiems priklausančią orlaivį (keleivių perlaipinimas ar krovinių perkrovimas į kitos talpos orlaivį);
- f) vykdyti skrydžius trumpam nutūpiant bet kuriame Šalių teritorijoje arba už jos ribų esančiame punkte;
- g) vykdyti tranzitą per kitos Šalies teritoriją;
- h) tuo pačiu orlaiviu vežti keleivius ir krovinius, neatsižvelgiant į tai, iš kur jie vežami, ir
- i) vykdant vieną skrydį, aptarnauti daugiau nei vieną punktą toje pačioje ES valstybėje narėje arba ASEAN valstybėje narėje (terminalų susiejimas).

7. Šio straipsnio 6 dalyje numatytu veiklos sąlygų lankstumu galima naudotis be krypties arba geografinių apribojimų, jei:

- a) ASEAN valstybės narės oro vežėjų paslaugomis aptarnaujamas toje ASEAN valstybėje narėje esantis punktas ir
- b) Sąjungos oro vežėjų paslaugomis aptarnaujamas Sąjungoje esantis punktas.

8. Kiekviena Šalis kiekvienam oro vežėjui leidžia, remiantis komerciniais sumetimais, nustatyti savo siūlomų tarptautinių oro susisiekimo paslaugų teikimo dažnumą ir pajėgumą. Atsižvelgdama į šią teisę, nė viena Šalis negali vienašališkai riboti skrydžių apimties, dažnumo ar reguliarumo, maršrutų, skrydžio išvykimo ir paskirties vietų arba nustatyti, kokio tipo ar tipų orlaivius gali naudoti kitos Šalies oro vežėjai, nebent tai būtų daroma nediskriminuojant dėl priežasčių, susijusių su muitine, dėl techninių, eksploatacinių, oro eismo valdymo saugos, aplinkos ar sveikatos apsaugos priežasčių arba dėl to, kad Susitarime numatyta kitaip.

9. Nė viena Susitarimo nuostata nelaikoma suteikiančia kurią nors iš šių teisių:

- a) ASEAN valstybių narių oro vežėjams – teisę bet kurioje ES valstybėje narėje priimti į orlaivį keleivių, bagažo, krovinių ir (arba) pašto siuntų, kurie vežami už atlygį arba nuomos pagrindu į kitą tos pačios ES valstybės narės punktą, ir
- b) Sąjungos oro vežėjams – teisę bet kurioje ASEAN valstybėje narėje priimti į orlaivį keleivių, bagažo, krovinių ir (arba) pašto siuntų, kurie vežami už atlygį arba nuomos pagrindu į kitą tos pačios ASEAN valstybės narės punktą.

4 STRAIPSNIS

Leidimai vykdyti oro susisiekimą ir techniniai leidimai

1. Gavusi kitos Šalies oro vežėjo paraišką dėl leidimo vykdyti oro susisiekimą, Šalis kuo greičiau atlieka procedūras ir suteikia atitinkamus leidimus vykdyti oro susisiekimą ir techninius leidimus su sąlyga, kad įvykdytos visos šios sąlygos:

a) ASEAN valstybės narės oro vežėjo atveju:

- i) oro vežėjo pagrindinė verslo vieta yra toje ASEAN valstybėje narėje ir šis oro vežėjas turi pagal tos pačios ASEAN valstybės narės teisę išduotą galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą;
- ii) oro vežėjo pažymėjimą išdavusi ASEAN valstybė narė vykdo ir užtikrina veiksmingą reguliuojamąją oro vežėjo kontrolę, yra aiškiai nurodyta kompetentinga institucija ir
- iii) oro vežėją tiesiogiai arba jo kontrolinį akcijų paketą valdo ir jį veiksmingai kontroliuoja ta ASEAN valstybė narė, jos piliečiai arba ir ta ASEAN valstybė narė, ir jos piliečiai;

b) Sąjungos oro vežėjo atveju:

- i) oro vežėjas įsisteigęs Sąjungos teritorijoje ir turi pagal Sąjungos teisę išduotą galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą;

- ii) už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga ES valstybė narė vykdo ir užtikrina veiksmingą reguliuojamąją oro vežėjo kontrolę, yra aiškiai nurodyta kompetentinga institucija ir
 - iii) oro vežėją tiesiogiai arba jo kontrolinį akcijų paketą valdo ir jį veiksmingai kontroliuoja viena ar daugiau ES valstybių narių, kitos valstybės, kurios yra Europos ekonominės erdvės susitarimo šalys, Šveicarija, tokių valstybių piliečiai arba išvardintųjų subjektų kombinacija;
- c) laikomasi 15 ir 16 straipsnių ir
- d) oro vežėjas atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais nustatytas sąlygas, kurias paraišką svarstanti Šalis paprastai taiko tarptautinio oro susisiekiimo vykdymui.
2. Taikant šį ir 5 straipsnius, veiksminga reguliuojamoji oro vežėjo kontrolė įrodoma, jei:
- a) atitinkamas oro vežėjas turi atitinkamos Šalies kompetentingos institucijos išduotą galiojančią licenciją arba leidimą vykdyti oro susisiekiimą, atitinka tos Šalies, išduodančios licenciją vykdyti oro susisiekiimą arba leidimą teikti tarptautinio oro susisiekiimo vykdymo paslaugas, kriterijus ir
 - b) ta Šalis yra parengusi ir prižiūri tam oro vežėjui skirtas ICAO standartus atitinkančias saugos ir saugumo priežiūros programas.
3. Šalis, suteikdama leidimus vykdyti oro susisiekiimą ir techninius leidimus visiems kitos Šalies oro vežėjams, tai daro jų nediskriminuodama.

4. Šalis, gavusi kitos Šalies oro vežėjo paraišką išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą, pripažįsta tos kitos Šalies suteiktą to oro vežėjo tinkamumo ir (arba) nacionalinės priklausomybės patvirtinimą kaip savo pačios kompetentingų institucijų suteiktą patvirtinimą ir išsamiau šių klausimų nenagrinėja, išskyrus 5 straipsnio 2 dalyje nurodytus atvejus. Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad ši dalis neapima saugos sertifikatų, licencijų, saugumo priemonių ar draudimo patvirtinimo pripažinimo.

5 STRAIPSNIS

Atsisakymas išduoti leidimus vykdyti oro susisiekimą ar techninius leidimus,
jų atšaukimas, galiojimo sustabdymas arba apribojimas

1. Šalis gali atsisakyti išduoti ar atšaukti kitos Šalies oro vežėjui išduotus leidimus vykdyti oro susisiekimą arba techninius leidimus, sustabdyti jų galiojimą, nustatyti jų naudojimo sąlygas ar apriboti jų naudojimą arba kitaip atsisakyti leisti vykdyti, sustabdyti ar apriboti tos kitos Šalies oro vežėjo veiklą ar nustatyti jos vykdymo sąlygas, jei:

a) ASEAN valstybės narės oro vežėjo atveju:

- i) oro vežėjo pagrindinė verslo vieta nėra ASEAN valstybėje narėje arba oro vežėjas neturi pagal tos pačios ASEAN valstybės narės teisę išduotos galiojančios licencijos vykdyti oro susisiekimą, arba
- ii) oro vežėjo pažymėjimą išdavusi ASEAN valstybė narė nevykdo arba neužtikrina veiksmingos reguliuojamosios oro vežėjo kontrolės arba nėra aiškiai nurodyta kompetentinga institucija, arba

iii) oro vežėjo tiesiogiai ar jo kontrolinio akcijų paketo nevaldo arba jo veiksmingai nekontroliuoja ta ASEAN valstybė narė, jos piliečiai arba ir ta ASEAN valstybė narė, ir jos piliečiai;

b) Sąjungos oro vežėjo atveju:

i) oro vežėjas nėra įsisteigęs Sąjungos teritorijoje arba neturi pagal Sąjungos teisę išduotos galiojančios licencijos vykdyti oro susisiekimą, arba

ii) už oro vežėjo pažymėjimų išdavimą atsakinga ES valstybė narė nevykdo ar neužtikrina veiksmingos reguliuojamosios oro vežėjo kontrolės arba nėra aiškiai nurodyta kompetentinga institucija, arba

iii) oro vežėjo tiesiogiai ar jo kontrolinio akcijų paketo nevaldo arba jo veiksmingai nekontroliuoja viena ar daugiau ES valstybių narių, kitos valstybės, kurios yra Europos ekonominės erdvės susitarimo šalys, Šveicarija, tokių valstybių piliečiai arba išvardintųjų subjektų kombinacija, arba

c) oro vežėjas nesilaikė 7 straipsnyje nurodytų įstatymų ir kitų teisės aktų.

2. Jei Šalis turi pagrįstų priežasčių manyti, kad kitos Šalies oro vežėjas yra kurioje nors iš šio straipsnio 1 dalyje nurodytų situacijų, ji gali prašyti surengti konsultacijas su ta kita Šalimi.

3. Tokios konsultacijos pradedamos kuo greičiau, bet ne vėliau kaip per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo surengti konsultacijas gavimo dienos. Jei per trisdešimt (30) dienų arba sutartą laikotarpį nuo tokių konsultacijų pradžios dienos nepasiekiamas priimtinas susitarimas arba nesiimama sutartų taisomųjų veiksmų, surengti konsultacijas prašiusi Šalis turi pagrindą, siekdama užtikrinti atitiktį 4 ir 7 straipsnių nuostatomis, imtis veiksmų, kad atsisakytų atitinkamam oro vežėjui išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninius leidimus, juos atšauktų, sustabdytų jų galiojimą, nustatytų jų naudojimo sąlygas ar apribotų jų naudojimą arba kitaip atsisakytų leisti atitinkamam oro vežėjui vykdyti veiklą, ją sustabdytų, nustatytų jos vykdymo sąlygas ar ją apribotų.
4. Nepaisant šio straipsnio 3 dalies, šio straipsnio 1 dalies c punkte nurodytu atveju Šalis gali imtis neatidėliotinų arba skubių veiksmų, jei jie būtini dėl nepaprastosios padėties arba siekiant užkirsti kelią tolesnei neatitiktčiai. Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad tolesnės neatitiktties atveju atitinkamų Šalių kompetentingos institucijos jau turi būti iškėlusios neatitiktties klausimą.
5. Šiuo straipsniu neapribojamos nė vienos Šalies teisės atsisakyti kitos Šalies oro vežėjui (-ams) išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą, jį atšaukti, sustabdyti jo galiojimą, nustatyti jo naudojimo sąlygas ar apriboti jo naudojimą arba kitaip atsisakyti leisti kitos Šalies oro vežėjui vykdyti veiklą, ją sustabdyti, nustatyti jos vykdymo sąlygas ar ją apriboti pagal 8, 15, 16 arba 25 straipsnio nuostatas.

6 STRAIPSNIS

Nuosavybės ir kontrolės liberalizavimas

Šalys pripažįsta galimą laipsniško tarpusavio jų oro vežėjų nuosavybės ir kontrolės liberalizavimo naudą. Šalys gali 23 straipsnyje nurodytame Jungtiniame komitete tinkamu metu apsvarstyti galimybę tarpusavyje liberalizuoti oro vežėjų nuosavybę ir kontrolę. Paskui Jungtinis komitetas gali pasiūlyti Susitarimo dalinius pakeitimus pagal 23 straipsnio 4 dalies f punktą ir 28 straipsnį.

7 STRAIPSNIS

Įstatymų ir kitų teisės aktų laikymasis

1. Įskrisdami į kitos Šalies teritoriją, joje būdami ar iš jos išskrisdami Šalies oro vežėjai laikosi su leidimu tarptautiniam oro susisiekimui naudojamam orlaiviui atvykti į tos kitos Šalies teritoriją, jo naudojimu joje arba išskridimu iš jos susijusių įstatymų ir kitų teisės aktų.
2. Įskrisdami į kitos Šalies teritoriją, joje būdami ar iš jos išskrisdami Šalies oro vežėjų keleiviai ir įgula laikosi arba jų vardu laikomasi, o bagažas, kroviniai ir pašto siuntos turi atitikti su leidimu šiems keleiviams ir įgulai atvykti ir leidimu įvežti šį bagažą, krovinius ir (arba) pašto siuntas orlaiviu į tos kitos Šalies teritoriją, skraidinimu joje arba išvykimu iš jos susijusių šios kitos Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų (įskaitant su atvykimu, patikrinimu, imigracija, pasais, muitine ir karantinu susijusius teisės aktus, o kai vežamos pašto siuntos – pašto teisės aktus).

3. Kiekviena Šalis savo teritorijoje leidžia kitos Šalies oro vežėjams imtis priemonių užtikrinant, kad būtų vežami tik asmenys, turintys kelionės dokumentus, kurių reikalaujama norint atvykti į tos kitos Šalies teritoriją arba vykti per ją tranzitu.

8 STRAIPSNIS

Sąžininga konkurencija

1. Šalys susitaria, kad bendras jų tikslas yra sukurti sąžiningą ir konkurencingą aplinką, kurioje Šalių oro vežėjai, teikdami oro susisiekimo paslaugas, turėtų sąžiningas ir lygias galimybes konkuruoti.
2. Siekdamos įgyvendinti šio straipsnio 1 dalyje nurodytą tikslą, Šalys:
 - a) priima ar toliau taiko konkurencijos teisę;
 - b) įsteigia arba palieka toliau veikti visus reikiamus įgaliojimus ir išteklius turinčią nepriklausomai veikiančią konkurencijos instituciją, veiksmingai užtikrinančią Šalies konkurencijos teisės vykdymą. Konkurencijos institucijos sprendimai gali būti užginčijami ir peržiūrimi tos Šalies teismuose arba teisminėse institucijose;
 - c) atitinkamose savo jurisdikcijose panaikina visų formų diskriminaciją arba nesąžiningą praktiką, kurios gali neigiamai paveikti kitos Šalies oro vežėjų sąžiningas ir lygias galimybes konkuruoti teikiant oro susisiekimo paslaugas. Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad niekas, ko imamas pagal šio straipsnio 2 dalies c punktą, negali būti 2 straipsnio 1 dalies g punkte nurodytas elgesys, ir

d) neskiria arba neišlaiko subsidijų oro vežėjams, jeigu jos neigiamai veiktų sąžiningas ir lygias kitos Šalies oro vežėjų galimybes konkuruoti teikiant oro susisiekimo paslaugas.

3. Nepaisant šio straipsnio 2 dalies d punkto, gali būti skiriama:

a) parama nemokiems ar sunkumų patiriantiems oro vežėjams, jei:

- i) ši parama teikiama su sąlyga, kad parengtas patikimas restruktūrizavimo planas, pagrįstas tikroviškomis prielaidomis ir skirtas ilgalaikiam sunkumų patiriančio oro vežėjo gyvybingumui užtikrinti per pagrįstą laikotarpį, ir
- ii) atitinkamas oro vežėjas, jo investuotojai arba akcininkai reikšmingai prisideda prie restruktūrizavimo išlaidų;

b) laikina likvidumo parama sunkumų patiriančiam oro vežėjui paskolų ar paskolų garantijų forma, neviršijant sumos, kurios reikia vien susijusio oro vežėjo veiklai tęsti tiek laiko, kiek reikia restruktūrizavimo ar likvidavimo planui parengti;

c) jei neviršijamos mažiausios sumos, reikalingos jų tikslui pasiekti, ir jei poveikis Šalių tarpusavio oro susisiekimo paslaugų teikimui yra kuo mažesnis:

- i) subsidijos, kuriomis ištaisoma gaivalinių nelaimių ar ypatingų įvykių padaryta žala;

- ii) subsidijos, kuriomis ištaisomas didelis vienos iš Šalių ekonomikos sutrikimas;
- iii) subsidijos oro vežėjams, kuriems pavesta vykdyti aiškiai apibrėžtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, būtinus siekiant patenkinti pagrindinius gyventojų susisiekimo poreikius, kurių negalima patenkinti vien rinkos jėgomis, su sąlyga, kad šios subsidijos neviršija pagrįsto atlygio už susijusių oro susisiekimo paslaugų teikimą, ir
- iv) subsidijos, kuriomis gali naudotis visi vežėjai ir kurios *de jure* ar *de facto* nėra skirtos tik tam tikriems oro vežėjams.

4. Šalys užtikrina, kad kiekvienas pagal Susitarimą oro susisiekimo paslaugas teikiantis jų oro vežėjas paskelbtų arba kitaip parengtų ir gavęs prašymą pateiktų metinę finansinę ataskaitą ir susijusią finansinę pažymą, kurių auditas būtų atliekamas nepriklausomai ir kurios atitiktų tarptautiniu mastu pripažintus apskaitos ir įmonių finansinės informacijos atskleidimo standartus, pvz., tarptautinius finansinės atskaitomybės standartus. Bet kuriuo atveju subsidijos finansinėje ataskaitoje nurodomos atskirai.

5. Konkrečiai dėl oro susisiekimo kiekviena Šalis užtikrina, kad jos oro vežėjų ir prekių tiekėjų bei paslaugų teikėjų, kurie yra šios Šalies valstybės (bet kokios formos) įmonės, reikšmingi sandoriai būtų grindžiami komercinėmis sąlygomis, lygiavertėmis toms, kurios vyrauja pagal įprastų rinkos sąlygų principą sudaromiems sandoriams.

6. Kiekviena Šalis kitos Šalies prašymu per trisdešimt (30) dienų arba sutartą laikotarpį pateikia tai kitai Šaliai atitinkamą informaciją, kurios gali būti pagrįstai prašoma, siekiant užtikrinti, kad būtų laikomasi šio straipsnio nuostatų. Ji gali apimti papildomą informaciją, susijusią su subsidijomis ir šio straipsnio 4 bei 5 dalyse nurodytais dalykais. Jeigu prašoma, informaciją gavusi Šalis užtikrina tos informacijos konfidencialumą.

7. Jeigu viena ar kelios Šalys (toliau šiame straipsnyje kartu – inicijuojančioji šalis) mano, kad sąžiningas ir lygias jos (jų) oro vežėjų galimybes konkuruoti neigiamai veikia:

- a) pagal šio straipsnio 2 dalies c punktą draudžiama diskriminacija arba nesąžininga praktika;
- b) pagal šio straipsnio 2 dalies d punktą draudžiama subsidija, išskyrus šio straipsnio 3 dalyje nurodytas subsidijas, arba
- c) pagal šio straipsnio 6 dalį prašytos informacijos nepateikimas,

ji gali imtis veiksmų pagal šio straipsnio 8–10 dalis.

8. Inicijuojančioji šalis atitinkamai Šaliai arba Šalims (toliau šio straipsnio tikslais – atsakančioji šalis) pateikia rašytinį prašymą surengti konsultacijas. Konsultacijos pradedamos per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo gavimo dienos, nebent šios šalys yra susitarusios kitaip.

9. Jeigu inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis šiuo klausimu nepasiekia susitarimo per šešiasdešimt (60) dienų nuo prašymo surengti konsultacijas gavimo dienos, inicijuojančioji šalis gali imtis priemonių dėl visų arba kai kurių atsakančiosios šalies oro vežėjų, kurie dalyvavo skundžiamuose veiksmuose arba gavo naudos dėl atitinkamos diskriminacijos, nesąžiningos praktikos arba subsidijų.

10. Priemonės, kurių imamasi pagal šio straipsnio 9 dalį, turi būti tinkamos, proporcingos, o jų taikymo sritis ir trukmė neturi viršyti to, kas tikrai būtina, kad būtų galima sumažinti inicijuojančiosios šalies oro vežėjams padarytą žalą ir panaikinti atsakančiosios šalies oro vežėjų nepagrįstai įgytą pranašumą.

11. Jei su šiuo straipsniu susiję klausimai perduodami nagrinėti pagal 25 straipsnyje nustatytą ginčų sprendimo procedūrą:

- a) nepaisant 25 straipsnio 2 ir 3 dalių, ginčas gali būti nedelsiant perduodamas spręsti asmeniui ar įstaigai arba pateikiamas arbitražui ir
- b) 25 straipsnio 10, 11 ir 12 dalyse nurodyti terminai sutrumpinami per pusę.

12. Nė viena Susitarimo nuostata niekaip neveikia, neriboja arba nemenkina Šalių konkurencijos institucijų, šių institucijų sprendimus peržiūrinčių teismų arba teisminių institucijų įtakos arba įgaliojimų. Bet kokie veiksmai, kurių inicijuojančioji šalis imasi pagal šio straipsnio 9 dalį, nedaro poveikio jokiems galimiems veiksams ir priemonėms, kurių imasi minėtos institucijos, teismai arba teisminės institucijos, įskaitant inicijuojančiosios šalies veiksmus ir priemones. Šalių konkurencijos institucijų ir jų sprendimus peržiūrinčių teismų arba teisminių institucijų veiksams ir priemonėms 25 straipsnyje nustatytas ginčų sprendimo mechanizmas netaikomas.

9 STRAIPSNIS

Veiklos vykdymas

1. Šalys sutaria, kad jų oro vežėjų patiriamos veiklos vykdymo kliūtys trukdytų gauti Susitarimu siekiamos naudos. Šalys susitaria bendradarbiauti šalinamos šias kliūtis, jei jos gali trukdyti vykdyti komercinę veiklą, gali iškraipyti konkurenciją arba pakenkti lygioms galimybėms konkuruoti.
2. Jungtinis komitetas stebi pažangą, daromą veiksmingai šalinant Šalių oro vežėjų patiriamas veiklos vykdymo kliūtis.

10 STRAIPSNIS

Komerciniai skrydžiai

1. Šalys viena kitai suteikia šio straipsnio 2–17 dalyse nustatytas teises. Nereikalaujama, kad Šalių oro vežėjai šio straipsnio taikymo tikslais turėtų vietos partnerį.

Oro vežėjų atstovai

2. Kiekvienos Šalies oro vežėjams leidžiama kitos Šalies teritorijoje laisvai steigti biurus ir statyti įrenginius, kurių reikia paslaugoms pagal Susitarimą teikti, kiek tai įmanoma ir jei neatsiranda diskriminacija.
3. Nedarant poveikio saugos ir saugumo taisyklėms, jei tokie įrenginiai yra oro uoste, jiems gali būti taikomi apribojimai laisvos vietos pagrindais.

4. Kiekvienos Šalies oro vežėjams leidžiama, laikantis su atvykimu, apsigyvenimu ir įsidarbinimu susijusių kitos Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, į tos kitos Šalies teritoriją atvežti ir joje turėti reikiamų oro susisiekimą padedančių vykdyti vadybos, pardavimo, technikos, skrydžių vykdymo ir kitų specialistų. Šalys, vadovaudamosi atitinkamais galiojančiais įstatymais ir kitais teisės aktais, operatyviai išnagrinėja darbo leidimų, kurių reikia šioje dalyje nurodytiems biuruose įdarbintiems darbuotojams, įskaitant tam tikras laikinas pareigas einantiems darbuotojams, išdavimo klausimą.

Antžeminės paslaugos

5. a) Nedarant poveikio šio straipsnio 5 dalies b punktui, antžeminių paslaugų kitos Šalies teritorijoje atžvilgiu kiekvienos Šalies oro vežėjams leidžiama:
- i) teikti antžemines paslaugas sau (saviteika) arba
 - ii) rinktis iš konkuruojančių paslaugų teikėjų, jei jie teikia visas antžemines paslaugas arba dalį jų ir jas teikdami laikosi atitinkamos Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų.
- b) Šio straipsnio 5 dalies a punktui taikomos saugos, saugumo aspektų ir fizinių arba veiklos apribojimų sąlygos. Jei tokiomis sąlygomis varžoma saviteika, jai užkertamas kelias ar jai trukdoma ir nėra veiksmingos antžeminių paslaugų teikėjų konkurencijos, atitinkama Šalis užtikrina, kad visos tokios paslaugos visiems oro vežėjams būtų prieinamos vienodu ir tinkamu pagrindu ir kad tokių paslaugų kainos būtų nustatomos remiantis tinkamais, objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.

Laiko tarpų paskirstymas oro uostuose

6. Kiekviena Šalis užtikrina, kad laiko tarpų paskirstymo jų teritorijoje esančiuose oro uostuose taisyklės, gairės ir procedūros būtų taikomos skaidriai, veiksmingai, nediskriminuojant ir laiku.

Veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai

7. Pateikti pranešimą apie oro susisiekimo paslaugų, teikiamų pagal Susitarimą, veiklos planus, programas arba tvarkaraščius jos kompetentingoms institucijoms Šalis gali reikalauti tik informavimo tikslais. Jeigu Šalis tokio pranešimo reikalauja, ji kuo labiau sumažina kitos Šalies oro susisiekimo paslaugų tarpininkams ir oro vežėjams tenkančią su pranešimui taikomais jos reikalavimais ir procedūromis susijusią administracinę naštą.

Pardavimas, vietoje patiriamos išlaidos ir lėšų pervedimas

8. Kiekvienos Šalies oro vežėjams leidžiama vykdyti savo ir kitų oro vežėjų oro susisiekimo ir susijusių paslaugų pardavimo veiklą kitos Šalies teritorijoje. Oro vežėjas ją gali vykdyti savo nuožiūra tiesiogiai ir (arba) per savo pardavimo agentus, kitus oro vežėjo paskirtus tarpininkus, internetu arba kitais turimais kanalais. Pirkti ir parduoti tokias susisiekimo ir susijusias paslaugas leidžiama pardavimo arba pirkimo teritorijos valiuta arba laisvai konvertuojamomis valiutomis.

9. Kiekvienos Šalies oro vežėjams leidžiama padengti vietoje patirtas išlaidas, įskaitant degalų pirkimo kitos Šalies teritorijoje išlaidas, vietos valiuta arba savo nuožiūra pasirinktomis laisvai konvertuojamomis valiutomis pagal valiutos rinkos kursą.

10. a) Kiekvienos Šalies oro vežėjams leidžiama, pateikus prašymą, konvertuoti vietoje gautas pajamas į bet kurią laisvai konvertuojamą valiutą ir bet kada bet kuriuo būdu pervesti šias pajamas iš kitos Šalies teritorijos į pasirinktą šalį. Pajamų konvertavimas ir pervedimas leidžiamas nedelsiant, be apribojimų ar apmokestinimo, taikant valiutos kursą, kuris galioja einamosioms operacijoms ir perlaidoms tą dieną, kai oro vežėjas pateikia pirminę pinigų perlaidos paraišką, ir jam netaikomi jokie mokesčiai, išskyrus įprastinius už tokį konvertavimą ir pervedimą taikomus bankų mokesčius.
- b) Jei išimtinėmis aplinkybėmis dėl kapitalo judėjimo ir mokėjimų, įskaitant pervedimus, atsiranda arba gali atsirasti didelių Šalies ekonomikos veikimo sunkumų, ši Šalis gali imtis šio straipsnio 10 dalies a punkte nustatytų teisių apribojimo priemonių, jei tokios priemonės yra laikinos ir tikrai būtinos šiems sunkumams pašalinti. Šiomis priemonėmis kitų Šalių oro vežėjai negali būti savavališkai arba nepagrįstai diskriminuojami bet kurios kitos šalies vežėjų atžvilgiu.

Bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimai

11. Kiekvienos Šalies oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo paslaugas arba užtikrinantiems tų paslaugų teikimą pagal Susitarimą, leidžiama sudaryti bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pvz., grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimus, su:

- a) bet kuriuo Šalių oro vežėju ar vežėjais;
- b) bet kuriuo trečiosios valstybės oro vežėju ar vežėjais ir

c) bet kurios šalies antžeminio (sausumos ar jūrų) susisiekimo paslaugų teikėju,

jei i) skrydžius vykdomas oro vežėjas turi reikiamas skrydžių teises; ii) rinkodarą vykdomas vežėjas turi reikiamas maršruto teises ir iii) susitarimai atitinka tokiems susitarimams įprastai keliamus reikalavimus.

12. Kiekvienos Šalies oro vežėjams, teikiantiems oro susisiekimo paslaugas arba užtikrinantiems šių paslaugų teikimą pagal Susitarimą, laikantis A straipsnio, leidžiama bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pvz., grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimus, sudaryti su vidaus atkarpos skrydį vykdančiu oro vežėju, jei:

a) ši vidaus atkarpa yra tarptautinio maršruto dalis ir

b) susitarimai atitinka tokiems susitarimams įprastai keliamus reikalavimus.

Šioje dalyje vidaus atkarpa reiškia: jei vidaus atkarpos skrydį vykdo Sąjungos vežėjas – maršrutą ES valstybės narės teritorijoje, o jei jį vykdo ASEAN valstybės narės vežėjas – maršrutą tos ASEAN valstybės narės teritorijoje.

13. Parduodant keleivinio oro susisiekimo paslaugas pagal bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pirkėjui pardavimo vietoje ar bet koku atveju registruojantis skrydžiui arba, jei skrydis jungiamasis ir registruotis nereikia, prieš jį įlaipinant pranešama, kuris susisiekimo paslaugų teikėjas kurią paslaugos dalį teiks.

Įvairiarūšės paslaugos

14. Įstatymai ir kiti teisės aktai, kuriais reglamentuojamas oro susisiekimas, netaikomi keleivius vežantiems antžeminio susisiekimo paslaugų teikėjams remiantis vien tuo, kad tokias antžeminio susisiekimo paslaugas savo vardu teikia oro vežėjas.

15. Nepaisant kitų Susitarimo nuostatų, kiekvienos Šalies oro vežėjams ir netiesioginiams krovinų vežimo paslaugų teikėjams leidžiama kartu su tarptautinio oro susisiekimo paslaugomis be apribojimų vežti krovinus bet kuriomis antžeminio transporto priemonėmis į bet kurį Šalių ar trečiųjų valstybių teritorijoje esantį punktą ir iš jo (įskaitant vežimą į visus oro uostus, kuriuose yra muitinės, ir iš jų) ir (jei taikoma) jie turi teisę laikydamiesi taikomų įstatymų ir kitų teisės aktų vežti krovinus, už kuriuos nesumokėtas muito mokestis. Sudaromos sąlygos tokiems antžeminiu arba oro transportu vežamiems kroviniams taikyti oro uosto muitinės procedūras ir naudotis muitinės infrastruktūra. Oro vežėjas gali antžeminiu transportu krovinus vežti pats arba sudaryti susitarimus su kitais antžeminio susisiekimo paslaugų teikėjais, pagal kuriuos, be kita ko, krovinus antžeminiu transportu gali vežti kiti oro vežėjai ir netiesioginiai krovinų vežimo oro transportu paslaugų teikėjai. Šios įvairiarūšės krovinų vežimo paslaugos gali būti siūlomos kartu, taikant bendrą kainą už mišrų vežimą oro ir antžeminiu transportu, su sąlyga, kad siuntėjams teikiama neklaidinama informacija apie tokį vežimą.

Nuoma

16. Kiekvienos Šalies oro vežėjams leidžiama teikti oro susisiekimo paslaugas pagal šį Susitarimą:

a) naudojantis orlaiviais, išsinuomotais be įgulos iš bet kurio nuomotojo;

- b) naudojantis orlaiviais, išsinuomotais su įgula iš kitų tos pačios Šalies kaip ir nuomininko Šalis oro vežėjų, arba
- c) naudojantis orlaiviais, išsinuomotais su įgula iš kitos šalies nei nuomininko šalis oro vežėjų, jei ši nuoma pagrįsta remiantis išimtiniais poreikiais, sezoninio pajėgumo poreikiais arba poreikiais įveikti nuomininko veiklos sunkumus ir ši nuoma trunka ne ilgiau, nei būtina šiems poreikiams patenkinti arba šiems sunkumams įveikti.

17. Atitinkamos Šalys gali reikalauti, kad nuomos susitarimus patvirtintų jų kompetentingos institucijos, siekdamos patikrinti, ar laikomasi 16 dalyje nustatytų sąlygų ir taikomų saugos ir saugumo reikalavimų. Vis dėlto, jei kuri nors Šalis tokio patvirtinimo reikalauja, ji stengiasi paspartinti patvirtinimo procedūras ir kuo labiau sumažinti atitinkamiems oro vežėjams tenkančią administracinę naštą. Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad šios dalies ir 16 dalies nuostatos nedaro poveikio Šalies įstatymams ir kitiems teisės aktams, kiek tai susiję su tos Šalies oro vežėjų nuomojamais orlaiviais.

11 STRAIPSNIS

Muitai ir kiti mokesčiai

1. Kai Šalies oro vežėjų naudojamas orlaivis, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, atskrenda į kitos Šalies teritoriją, jo įprastinei įrangai, degalams, tepalams, vartoti skirtiems techniniams reikmenims, antžeminei įrangai, atsarginėms dalims (įskaitant variklius), orlaivio atsargoms (įskaitant tokius gaminius kaip maistas, nealkoholiniai ir alkoholiniai gėrimai, tabakas ir kiti keleiviams ribotais kiekiais parduoti ar naudoti skrydžio metu skirti produktai) ir kitiems gaminiams, skirtiems naudoti ar naudojamiems tik orlaivio, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, eksploatavimo ar aptarnavimo tikslais, laikantis abipusiškumo principo, kiek įmanoma pagal atitinkamus Šalių įstatymus ir kitus teisės aktus, ir su sąlyga, kad tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje, netaikomi jokie importo apribojimai, nuosavybės mokesčiai ar kapitalo rinkliavos, muitai, akcizai, mokesčiai už patikrinimus, pridėtinės vertės mokestis ar kiti panašūs netiesioginiai mokesčiai, taip pat panašūs mokesčiai bei rinkliavos:

- a) kuriuos yra nustačiusios tos kitos Šalies atitinkamos institucijos ir
- b) kurie yra nepagrįsti teikiamų paslaugų išlaidomis.

Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad šioje dalyje nurodyti orlaiviai ir kitos prekės laikomi kilnojamuoju turtu ir nė viena šio straipsnio nuostata nedaro poveikio Čikagos konvencijos 24 straipsnio galiojimui ir taikymui.

2. Kiek įmanoma pagal atitinkamus Šalių vidaus įstatymus bei kitus teisės aktus ir remiantis abipusiškumo principu, šio straipsnio 1 dalyje nurodyti mokesčiai, rinkliavos, muitai ir kiti mokėjimai, išskyrus suteiktų paslaugų sąnaudomis grindžiamas rinkliavas, taip pat netaikomi:

- a) į kitos Šalies teritoriją įvežtoms arba joje pateiktoms orlaivio atsargoms, kurių pagrįstas kiekis paimtas naudoti išskrendančiame tarptautiniam oro susisiekimui naudojamame Šalies oro vežėjo orlaivyje, net jei šios atsargos skirtos naudoti tam tikroje maršruto atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos;
- b) tarptautiniam oro susisiekimui naudojamame Šalies oro vežėjo orlaivio aptarnavimo, techninės priežiūros arba remonto tikslais į kitos Šalies teritoriją įvežtai antžeminei įrangai ir atsarginėms dalims (įskaitant variklius), net jei ši įranga ir atsarginės dalys skirtos naudoti tam tikroje maršruto atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos;
- c) į kitos Šalies teritoriją įvežtiems arba joje pateiktiems tarptautiniam oro susisiekimui naudojamame Šalies oro vežėjo orlaivyje naudoti skirtiems degalams, tepalams ir vartoti skirtiems techniniams reikmenims, net jei jie skirti naudoti tam tikroje maršruto atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos, ir
- d) į kitos Šalies teritoriją įvežtiems arba joje pateiktiems spaudiniams, numatytiems tos Šalies muitų teisės aktuose, paimtiems naudoti išskrendančiame tarptautiniam oro susisiekimui naudojamame Šalies oro vežėjo orlaivyje, net jei tokie spaudiniai skirti naudoti tam tikroje maršruto atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos.

3. Šiame straipsnyje numatytų išimčių atžvilgiu Šalys kitos Šalies oro vežėjams taiko ne mažiau palankų režimą nei savo oro vežėjams arba bet kurios trečiosios valstybės vežėjams, atsižvelgiant į tai, kuris režimas yra palankesnis.
4. Nė viena Susitarimo nuostata Šaliai nedraudžiama nustatyti mokesčių, rinkliavų ar muitų jos teritorijoje tiekiamiems degalams, skirtiems naudoti kitos Šalies oro vežėjo, kuris vykdo skrydžius tarp dviejų jos teritorijoje esančių punktų, orlaivyje, laikantis nediskriminavimo principo.
5. Įprastinė skrydžių įranga, taip pat šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytos medžiagos, atsargos ir atsarginės dalys, kurios paprastai laikomos Šalies oro vežėjo orlaivyje, kitos Šalies teritorijoje gali būti iškrautos tik gavus tos kitos Šalies muitinės patvirtinimą ir gali būti reikalaujama, kad muitinė jas prižiūrėtų ir kontroliuotų tol, kol jos bus reeksportuotos ar kitaip perleidžiamos pagal muitų teisės aktus.
6. Šiuo straipsniu numatytos išimtys taip pat taikomos, kai Šalies oro vežėjai su kitu šiomis kitos Šalies suteiktomis išimtimis taip pat besinaudojančiu oro vežėju yra sudarę sutartį dėl šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų gaminių nuomos ar pervežimo tos kitos Šalies teritorijoje.
7. Nė viena Susitarimo nuostata Šaliai nedraudžiama nustatyti mokesčių, rinkliavų, muitų arba kitų privalomų mokėjimų prekėms, parduodamoms ne tam, kad jas orlaivyje vartotų keleiviai, kol skrendama tarp dviejų Šalies teritorijoje esančių punktų, kuriuose leidžiama įlaipinti ar išlaipinti keleivius.

8. Tiesioginiu tranzitu per Šalies teritoriją vežamam bagažui ir kroviniams netaikomi mokesčiai, muitai ir kitos panašios rinkliavos, kurie nėra grindžiami suteiktų paslaugų sąnaudomis.
9. Gali būti reikalaujama, kad šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytą įrangą ir atsargas prižiūrėtų ir kontroliuotų kompetentingos institucijos.
10. Susitarimas nedaro poveikio atitinkamų galiojančių ASEAN valstybių narių ir ES valstybių narių susitarimų nuostatomis, kuriomis siekiama išvengti dvigubo pajamų ir kapitalo apmokestinimo.

12 STRAIPSNIS

Naudotojo rinkliavos

1. Kiekviena Šalis užtikrina, kad bet kokios jos kompetentingų rinkliavas nustatančių institucijų arba įstaigų nustatomos naudotojo rinkliavos, taikomos kitos Šalies oro vežėjams už naudojimąsi oro navigacijos ir skrydžių valdymo paslaugomis, būtų susietos su išlaidomis, nediskriminacinės ir taikomos ne mažiau palankiomis sąlygomis nei palankiausios sąlygos, kurios panašiomis aplinkybėmis rinkliavų taikymo metu taikomos bet kuriam kitam oro vežėjui.

2. Kiekviena Šalis užtikrina, kad jos kompetentingų rinkliavas nustatančių institucijų ar įstaigų nustatomos naudotojo rinkliavos, taikomos kitos Šalies oro vežėjams už naudojimąsi oro uostais, aviacijos saugumo ir susijusiais įrenginiais bei paslaugomis, išskyrus 10 straipsnio 5 dalyje aprašytų paslaugų atžvilgiu taikomas rinkliavas, nebūtų nepagrįstai diskriminacinės ir būtų teisingai paskirstomos pagal naudotojų kategorijas. Šios rinkliavos negali viršyti rinkliavas nustatančių kompetentingų institucijų ar įstaigų teikiamų atitinkamų oro uosto ir aviacijos saugumo įrenginių ir paslaugų oro uoste ar oro uostuose, kuriuose taikoma bendra rinkliavų sistema, visų sąnaudų. Vis dėlto šios rinkliavos gali apimti pagrįstą turto grąžą po nusidėvėjimo. Galimybė naudotis įrenginiais ir paslaugomis, už kuriuos renkamos naudotojo rinkliavos, užtikrinama veiksmingai ir taupiai. Bet kuriuo atveju šios rinkliavos kitos Šalies oro vežėjams nustatomos ne mažiau palankiomis sąlygomis nei tos, kuriomis panašiomis aplinkybėmis šių rinkliavų taikymo metu naudojasi bet kuris kitas oro vežėjas.

3. Kiekviena Šalis reikalauja, kad rinkliavas nustatančios jos kompetentingos institucijos arba įstaigos konsultuotųsi su paslaugomis bei įrenginiais besinaudojančiais oro vežėjais ir keistųsi su jais tokia informacija, kurios gali prireikti siekiant nuodugniai įvertinti rinkliavų pagrįstumą pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalyse išdėstytus principus. Kiekviena Šalis užtikrina, kad rinkliavas nustatančios jos kompetentingos institucijos arba įstaigos tinkamai praneštų oro vežėjams apie bet kokią siūlymą keisti naudotojo rinkliavas, kad prieš atliekant bet kokius pakeitimus jie turėtų galimybę išreikšti savo nuomonę ir pateikti pastabas.

13 STRAIPSNIS

Tarifai

1. Šalys leidžia Šalių oro vežėjams laisvai nustatyti tarifus.
2. Bet kuri Šalis gali nediskriminuodama prašyti, kad bet kurios Šalies oro vežėjai jos kompetentingoms institucijoms supaprastinta tvarka ir tik informavimo tikslais praneštų apie tarifus, taikomus už paslaugas, teikiamas iš jos teritorijos. Pateikti tokį pranešimą iš oro vežėjų gali būti reikalaujama ne anksčiau nei pateikiamas pirminis tarifo pasiūlymas.

14 STRAIPSNIS

Statistika

1. Kiekviena Šalis pateikia kitoms Šalims esamą su oro susisiekimu pagal Susitarimą susijusią statistiką, kurios gali būti pagrįstai reikalaujama, laikantis Šalių atitinkamų įstatymų bei kitų teisės aktų ir nesudarant diskriminacijos.
2. Šalys susitaria bendradarbiauti, siekdamos lengvinti tarpusavio keitimąsi statistine informacija, kad būtų galima stebėti oro susisiekimą pagal Susitarimą plėtrą.

15 STRAIPSNIS

Aviacijos sauga

1. Šalys dar kartą patvirtina glaudaus bendradarbiavimo aviacijos saugos srityje svarbą. Šiuo atžvilgiu Šalys susitaria prireikus toliau bendradarbiauti, pirmiausia lengvindamos keitimąsi saugos informacija, galimą dalyvavimą viena kitos priežiūros veikloje arba bendros priežiūros veiklos vykdymą ir bendrų projektų bei iniciatyvų rengimą, taip pat su šalimis, kurios nėra Susitarimo šalys.
2. Šalies išduotus arba pripažintus galiojančiais ir tebegaliojančius tinkamumo skraidyti pažymėjimus, kompetencijos pažymėjimus ir licencijas kita Šalis ir jos kompetentingos institucijos pripažįsta galiojančiais, kad būtų galima teikti oro susisiekimo paslaugas pagal Susitarimą, su sąlyga, kad tokie pažymėjimai ar licencijos buvo išduoti arba pripažinti galiojančiais bent pagal atitinkamus tarptautinius standartus, nustatytus pagal Čikagos konvenciją, ir jų laikantis.
3. Kiekviena Šalis bet kuriuo metu gali prašyti surengti konsultacijas dėl saugos standartų, kuriuos kita Šalis taiko ir administruoja aviacijos įrenginių, skrydžio įgulų, orlaivių ir orlaivių naudojimo srityse. Tokios konsultacijos surengiamos per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo gavimo dienos.

4. Jei po tokių šio straipsnio 3 dalyje nurodytų konsultacijų prašančioji Šalis nustato, kad ta kita Šalis neveiksmingai taiko ir administruoja šio straipsnio 3 dalyje nurodytų sričių saugos standartus, kurie bent jau atitinka minimaliuosius pagal Čikagos konvenciją nustatytus standartus, tai kitai Šaliai pranešama apie tokius nustatytus faktus ir veiksmus, kurie laikomi būtiniais atitikčiai šiems minimaliesiems standartams užtikrinti. Jei ta kita Šalis per penkiolika (15) dienų nuo tokio pranešimo gavimo dienos arba per sutartą laikotarpį nesiima tinkamų taisomųjų veiksmų, šio straipsnio 3 dalyje nurodyta prašančioji Šalis turi pagrindą atsisakyti oro vežėjui, už kurio saugos priežiūrą atsakinga ta kita Šalis, išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninius leidimus, juos atšaukti, sustabdyti jų galiojimą, nustatyti jų naudojimo sąlygas ar apriboti jų naudojimą arba kitaip atsisakyti leisti oro vežėjui, už kurio saugos priežiūrą atsakinga ta kita Šalis, vykdyti veiklą, tokį leidimą atšaukti, tą veiklą sustabdyti, nustatyti jos vykdymo sąlygas arba ją apriboti.

5. Šalies oro vežėjo ar jo vardu naudojamą orlaivį, esantį kitos Šalies teritorijoje, perone gali patikrinti tos kitos Šalies kompetentingos institucijos, siekdamos patikrinti atitinkamų orlaivio ir jo įgulos narių dokumentų galiojimą ir orlaivio bei jo įrangos tikrąją būklę, su sąlyga, kad dėl tokio patikrinimo nebus nepagrįstai vėluojama tuo orlaiviu vykdyti skrydžio.

6. Jeigu atlikusi patikrinimą perone Šalis nustato, kad orlaivis arba orlaivio naudojimas neatitinka pagal Čikagos konvenciją nustatytų minimaliųjų standartų arba pagal Čikagos konvenciją nustatyti saugos standartai nėra pakankamai veiksmingai taikomi ir administruojami, arba jeigu neleidžiama atlikti patikrinimo perone, ta Šalis tos kitos Šalies kompetentingoms institucijoms, kurios yra atsakingos už orlaivį naudojančio oro vežėjo saugos priežiūrą, praneša patikrinimo rezultatus ir veiksmus, kurie laikomi būtinais atitikčiai šiems minimaliesiems standartams užtikrinti. Tinkamų taisomųjų veiksmų nesiėmimas per penkiolika (15) dienų nuo šio pranešimo gavimo dienos arba per sutartą laikotarpį yra pagrindas pirmajai Šaliai atsisakyti orlaivį naudojančiam oro vežėjui išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninius leidimus, juos atšaukti, sustabdyti jų galiojimą, nustatyti jų naudojimo sąlygas ar apriboti jų naudojimą arba kitaip atsisakyti leisti orlaivį naudojančiam oro vežėjui vykdyti veiklą, tokį leidimą atšaukti, tą veiklą sustabdyti, nustatyti jos vykdymo sąlygas arba ją apriboti.

7. Kiekviena šalis turi teisę nedelsdama imtis veiksmų, įskaitant teisę atšaukti kitos Šalies oro vežėjui išduotus leidimus vykdyti oro susisiekimą ar techninius leidimus, sustabdyti jų galiojimą ar apriboti jų naudojimo sąlygas arba kitaip sustabdyti ar apriboti jo veiklą, jeigu ji prieina prie išvados, kad tokių veiksmų imtis būtina dėl tiesioginės grėsmės aviacijos saugai. Šalis, kuri imasi tokių priemonių, nedelsdama informuoja tą kitą Šalį ir nurodo savo veiksmų priežastis.

8. Bet kokie pagal šio straipsnio 4, 6 arba 7 dalį vykdomi Šalies veiksmai nutraukiami, kai jų vykdyti nebelieka pagrindo.

16 STRAIPSNIS

Aviacijos saugumas

1. Šalys dar kartą patvirtina tarpusavio įsipareigojimus apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų, ypač įsipareigojimus pagal Čikagos konvenciją, 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje pasirašytą Konvenciją dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje pasirašytą Konvenciją dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje pasirašytą Konvenciją dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje pasirašytą Protokolą dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose ir 1991 m. kovo 1 d. Monrealyje priimtą Konvenciją dėl plastikinių sprogstamųjų medžiagų žymėjimo aptikimo tikslais, jei Šalys yra pasirašiusios šias konvencijas, taip pat įsipareigojimus pagal visas kitas su civilinės aviacijos saugumu susijusias konvencijas ir protokolus, prie kurių Šalys yra prisijungusios.
2. Gavusios prašymą, Šalys teikia viena kitai visą reikiamą pagalbą, siekdamas pašalinti bet kokią civilinės aviacijos saugumui kylančią grėsmę, be kita ko, užkirsti kelią neteisėtam civilinių orlaivių užgrobimui ir kitiems neteisėtiems veiksams, keliantiems grėsmę tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų, oro navigacijos įrenginių saugai, ir bet kokiai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui.
3. Dvišalių santykių srityje Šalys laikosi ICAO nustatytų aviacijos saugumo standartų. Jos reikalauja, kad jų registruose esančių orlaivių naudotojai, orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė verslo vieta ar nuolatinė buveinė yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai laikytųsi tokių aviacijos saugumo standartų.

4. Kiekviena Šalis užtikrina, kad jos teritorijoje civilinei aviacijai apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų būtų imamasi veiksmingų priemonių, kurios apimtų keleivių, jų rankinio bagažo ir bagažo skyriuje vežamo bagažo tikrinimą, asmenų, kurie nėra keleiviai, įskaitant įgulą, ir jų turimų daiktų tikrinimą ir saugumo kontrolę, krovinių, pašto siuntų, orlaivių ir oro uostų atsargų tikrinimą ir saugumo kontrolę, taip pat patekimo į oro uosto kontroliuojamąją zoną ir riboto patekimo zonas kontrolę. Tokios priemonės koreguojamos, atsižvelgiant į padidėjusį pavojų civilinės aviacijos saugumui. Kiekviena Šalis sutinka su tuo, kad turi būti laikomasi kitos Šalies reikalaujamų saugumo nuostatų, taikomų orlaiviui įskrendant į kitos Šalies teritoriją, jį naudojant joje ir iš jos išskrendant.

5. Visapusiškai atsižvelgdama į kitos suverenumą ir jį gerbdama, Šalis gali imtis su atvykimu į savo teritoriją susijusių saugumo priemonių ir nepaprastosios padėties priemonių, siekdama valdyti konkrečią saugumui kylančią grėsmę; apie šias priemones jos turėtų nedelsdamos pranešti atitinkamai Šaliai arba Šalims. Kiekviena Šalis, laikydamasi palankaus požiūrio, apsversto kitos Šalies prašymą imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių ir atsižvelgia į tos kitos Šalies jau taikomas saugumo priemones ir į nuomonę, kurią ji gali pareikšti. Kiekviena Šalis iš anksto praneša atitinkamai Šaliai arba Šalims apie visas specialias saugumo priemones, kurių ji ketina imtis ir kurios gali turėti didelį finansinį ar su skrydžiais susijusį poveikį pagal Susitarimą teikiamoms oro susisiekimo paslaugoms, nebent to padaryti pagrįstai neįmanoma dėl nepaprastosios padėties. Kaip numatyta 23 straipsnyje, bet kuri Šalis gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį šioms saugumo priemonėms aptarti.

6. Vis dėlto kiekviena Šalis pripažįsta, kad jokia šio straipsnio nuostata neapribojamos kitos Šalies galimybės uždrausti vykdyti bet kurį skrydį ar skrydžius į jos teritoriją, kurie, jos manymu, kelia grėsmę jos saugumui.

7. Nedarant poveikio būtinybei imtis neatidėliotinų veiksmų aviacijos saugumui užtikrinti, Šalys patvirtina, kad, prieš svarstydamas saugumo priemones, jos įvertins galimą neigiamą jų poveikį tarptautiniam oro susisiekimui ir, nebent tai ribotų įstatymai, atsižvelgs į tokius veiksnius nustatydamas, kokios priemonės yra būtinos ir tinkamos šioms saugumo problemoms spręsti.
8. Neteisėto civilinio orlaivio užgrobimo (arba jo grėsmės) arba kitų neteisėtų veiksmų, keliančių grėsmę orlaivio, keleivių, įgulos, oro uostų arba oro navigacijos įrenginių saugai, atveju Šalys padeda viena kitai, palengvindamos informacijos perdavimą ir imdamosi kitų reikiamų priemonių tokiam incidentui greitai ir saugiai nutraukti arba grėsmei pašalinti.
9. Kiekviena Šalis imasi visų, jos nuomone, įmanomų priemonių, siekdama užtikrinti, kad jos teritorijoje ant žemės esantis neteisėtai užgrobtas orlaivis arba orlaivis, kuriame vykdomi kiti neteisėti veiksmai, nepakiltų, nebent tai būtų būtina siekiant svarbiausio tikslo – apsaugoti žmonių gyvybę. Jei įmanoma, tokių priemonių imamasi remiantis tarpusavio konsultacijomis su atitinkama Šalimi arba Šalimis.

10. Turėdama pagrįstų priežasčių manyti, kad kita Šalis nesilaikė šio straipsnio nuostatų, Šalis gali prašyti nedelsiant surengti konsultacijas su ta kita Šalimi. Tokios konsultacijos pradedamos per trisdešimt (30) dienų nuo šio prašymo gavimo dienos. Jei per penkiolika (15) dienų arba sutartą laikotarpį nuo šių konsultacijų pradžios dienos nepasiekiamas priimtinas susitarimas, surengti konsultacijas prašiusi Šalis turi pagrindą, siekdama užtikrinti atitiktį šio straipsnio nuostatoms, imtis veiksmų, kad atsisakytų tos kitos Šalies oro vežėjams išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninius leidimus, juos atšauktų, sustabdytų jų galiojimą, nustatytų jų naudojimo sąlygas arba apribotų jų naudojimą. Jei būtina dėl nepaprastosios padėties arba siekiant užkirsti kelią tolesnei neatitiktčiai šiam straipsniui, pirmoji Šalis, siekdama užtikrinti atitiktį šio straipsnio nuostatoms, gali imtis laikinų priemonių, kad atsisakytų tos kitos Šalies oro vežėjams išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninius leidimus, juos atšauktų, sustabdytų jų galiojimą, nustatytų jų naudojimo sąlygas arba apribotų jų naudojimą.

11. Bet koks veiksmas pagal šio straipsnio 10 dalį, kurio imasi joje nurodyta pirmoji Šalis, nutraukiamas, kai atitinkama kita Šalis užtikrina atitiktį šiam straipsniui.

17 STRAIPSNIS

Oro eismo valdymas

1. Šalys susitaria bendradarbiauti oro navigacijos paslaugų klausimais, įskaitant jų saugos priežiūrą. Jos susitaria spręsti politikos klausimus, susijusius su oro eismo valdymo rezultatais, siekdamos optimizuoti bendrą skrydžių efektyvumą, mažinti sąnaudas bei poveikį aplinkai ir didinti tarp esamų Šalių oro eismo valdymo sistemų vykstančių oro eismo srautų saugą bei pajėgumą.

2. Šalys susitaria skatinti savo kompetentingas institucijas ir oro navigacijos paslaugų teikėjus bendradarbiauti, siekiant užtikrinti Šalių oro eismo valdymo sistemų sąveikumą, ir išnagrinėja galimybes toliau integruoti Šalių sistemas, siekiant sumažinti aviacijos poveikį aplinkai ir prireikus keisti informaciją.
3. Šalys susitaria skatinti savo oro navigacijos paslaugų teikėjų bendradarbiavimą, kad būtų keičiamasi skrydžių duomenimis ir koordinuojami eismo srautai, siekiant optimizuoti skrydžių efektyvumą, kad būtų galima užtikrinti didesnę oro eismo nuspėjamumą, punctualumą ir paslaugų tęstinumą.
4. Šalys susitaria bendradarbiauti savo oro eismo valdymo modernizavimo programų srityje, įskaitant jų rengimo ir įgyvendinimo veiklą, ir skatinti tarpusavio dalyvavimą patvirtinimo ir demonstravimo veikloje.

18 STRAIPSNIS

Aplinka

1. Šalys pritaria, kad būtina saugoti aplinką, skatinant tvarią aviacijos plėtrą. Šalys ketina bendradarbiauti, siekdamos nustatyti su tarptautinės aviacijos poveikiu aplinkai susijusias problemas.
2. Šalys pripažįsta, kad, siekiant atsižvelgti į aviacijos poveikį aplinkai ir kuo labiau jį sumažinti, svarbu bendradarbiauti tarpusavyje ir su pasaulio bendruomene.

3. Šalys dar kartą pakartoja, kad svarbu kovoti su klimato kaita, ir šiuo tikslu susitaria bendradarbiauti mažinant su aviacija susijusį išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (toliau – ŠESD) kiekį vidaus ir tarptautiniu lygmenimis.
4. Šalys susitaria keistis informacija ir palaikyti reguliarių ekspertų dialogą, kad galėtų sustiprinti bendradarbiavimą, siekdamos mažinti tarptautinės aviacijos poveikį aplinkai, taip pat tokiose srityse kaip moksliniai tyrimai ir plėtra, tvarūs aviaciniai degalai, su triukšmu susiję klausimai, ir dėl kitų priemonių, kuriomis siekiama mažinti išmetamą ŠESD kiekį, atsižvelgdamos į savo daugiašales su aplinkosauga susijusias teises ir pareigas.
5. Šalys pripažįsta, kad reikia imtis tinkamų priemonių siekiant išvengti oro susisiekimą poveikio aplinkai ar kitais būdais spręsti šį klausimą, su sąlyga, kad tokios priemonės visiškai atitinka pagal tarptautinę teisę nustatytas jų teises ir pareigas.

19 STRAIPSNIS

Oro vežėjo atsakomybė

Monrealio konvenciją ratifikavusios Šalys dar kartą patvirtina pagal Monrealio konvenciją priimtus įsipareigojimus. Kitos Šalys stengiasi kuo greičiau ratifikuoti Monrealio konvenciją ir atitinkamai informuoja Jungtinį komitetą.

20 STRAIPSNIS

Vartotojų apsauga

Šalys susitaria bendradarbiauti siekdamas apsaugoti vartotojų interesus oro susisiekimo srityje. Šis bendradarbiavimas vykdomas siekiant užtikrinti aukštą vartotojų apsaugos lygį, atsižvelgiant į visų suinteresuotųjų subjektų interesus ir skirtingas Šalių ypatybes. Šiuo tikslu Šalys Jungtiniame komitete konsultuojasi tarpusavyje vartotojų interesų, įskaitant planuojamų priemonių, klausimais, siekdamas užtikrinti kuo didesnę atitinkamų Šalyse taikomų režimų suderinamumą.

21 STRAIPSNIS

Kompiuterinės rezervavimo sistemos

1. Šalies teritorijoje veiklą vykdančioms KRS pardavėjams leidžiama diegti ir prižiūrėti savo KRS kitos Šalies teritorijoje ir leisti jomis laisvai naudotis toms kelionių agentūroms ar kelionių bendrovėms, kurių pagrindinė veikla yra su kelionėmis susijusių produktų platinimas kitos Šalies teritorijoje, su sąlyga, kad KRS atitinka atitinkamus tos kitos Šalies reguliavimo reikalavimus.
2. Šalys panaikina visus esamus reikalavimus, kurie gali riboti Šalies KRS laisvą prieigą prie kitos Šalies rinkos arba kitaip riboti KRS pardavėjų konkurenciją. Šalys vengia priimti tokius reikalavimus ateityje.

3. Nė viena Šalis kitos Šalies KRS pardavėjams savo teritorijoje nenustato ir neleidžia nustatyti tokių su KRS pateikimu ekrane susijusių reikalavimų, kurie skirtųsi nuo jos pačios KRS pardavėjams ar kitoms jos rinkoje naudojamoms KRS nustatytų reikalavimų. Nė viena Šalis nekliudo KRS pardavėjams, jų tiekėjams ir abonentams sudaryti tarpusavio susitarimų, kurie padėtų pateikti ekrane išsamią ir nešališką kelionės informaciją vartotojams arba laikytis neutralaus pateikimo ekrane reguliavimo reikalavimų.
4. Šalies KRS savininkams ir operatoriams, kuriems taikomi atitinkami kitos Šalies reguliavimo reikalavimai, tos kitos Šalies teritorijoje suteikiamos tokios pat KRS nuosavybės arba naudojimo galimybės, kokias turi bet kokių kitų tos kitos Šalies rinkoje naudojamų KRS savininkai ir operatoriai.
5. Jei KRS taikomas (į Bendrojo susitarimo dėl prekybos paslaugomis V.1 straipsnio 1 dalies taikymo sritį patenkantis) laisvosios prekybos susitarimas, kurį yra pasirašiusios arba dėl kurio derasi Sąjunga ir ASEAN valstybė narė, tai ASEAN valstybei narei šio straipsnio 1–4 dalys netaikomos.

22 STRAIPSNIS

Socialiniai aspektai

1. Šalys pripažįsta, kad svarbu atsižvelgti į Susitarimo poveikį darbuotojams, užimtumui ir darbo sąlygoms. Šalys susitaria bendradarbiauti į Susitarimo taikymo sritį patenkančiais darbo klausimais, taip pat susijusiais su poveikiu užimtumui, pagrindinėmis teisėmis darbe, darbo sąlygomis, socialine apsauga ir socialiniu dialogu.

2. Šalys pripažįsta kiekvienos Šalies teisę savo nuožiūra nustatyti vidaus darbuotojų apsaugos lygį ir atitinkamai priimti arba keisti susijusius teisės aktus ir politiką, laikantis tarptautinėse konvencijose, kurių šalis ji yra, nustatytų tarptautiniu mastu pripažintais standartais įtvirtintų principų. Šalys užtikrina, kad nebūtų pažeistos jų atitinkamuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytos teisės bei principai ir būtų veiksmingai užtikrintas jų laikymasis.
3. Šalys toliau tobulina savo teisės aktus bei politiką ir stengiasi užtikrinti bei skatinti aukštą aviacijos sektoriaus darbuotojų apsaugos lygį. Šalys pripažįsta, kad pagrindinių principų ir teisių darbe pažeidimas negali būti laikomas priežastimi arba kitaip naudojamas kaip teisėtas santykinis pranašumas ir kad darbo standartai neturėtų būti naudojami protekcionistiniais tikslais.
4. Šalys dar karta patvirtina savo įsipareigojimą, vykdant pareigas, kylančias iš narystės Tarptautinėje darbo organizacijoje (toliau – TDO) ir 1998 m. birželio 18 d. Ženevoje priimtose TDO deklaracijos dėl pagrindinių principų ir teisių darbe bei tolesnių su ja susijusių priemonių, laikytis šios deklaracijos, ją propaguoti ir įgyvendinti.
5. Šalys skatina siekti į TDO deramo darbo darbotvarę ir į 2008 m. birželio 10 d. Ženevoje priimtą TDO deklaraciją dėl socialinio teisingumo siekiant sąžiningos globalizacijos įtrauktų tikslų.
6. Kiekviena Šalis įsipareigoja dėti visas pastangas ratifikuoti pagrindines TDO konvencijas, jei to dar nėra padariusi. Šalys, atsižvelgdamos į vidaus aplinkybes, taip pat apsvarstys galimybę ratifikuoti ir veiksmingai įgyvendinti kitas TDO konvencijas bei tarptautinius darbo ir socialinės sričių standartus, kurie aktualūs civilinės aviacijos sektoriui.

7. Bet kuri Šalis gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, per kurį būtų sprendžiami darbo klausimai ir keičiamasi informacija, kurią ji pripažįsta svarbia.

23 STRAIPSNIS

Jungtinis komitetas

1. Iš Šalių atstovų sudarytas Jungtinis komitetas yra atsakingas už Susitarimo administravimo priežiūrą ir tinkamo jo įgyvendinimo užtikrinimą.
2. Jungtinis komitetas parengia ir priima savo darbo tvarkos taisykles.
3. Jungtinis komitetas renkasi prireikus, bet ne rečiau kaip kartą per metus. Šalys gali bet kada prašyti sušaukti Jungtinio komiteto posėdį. Šis posėdis surengiamas kuo greičiau, bet ne vėliau kaip per du (2) mėnesius nuo prašymo gavimo dienos, nebent Šalys susitaria kitaip.
4. Siekdamas tinkamai įgyvendinti Susitarimą, Jungtinis komitetas:
 - a) keičiasi informacija, įskaitant informaciją apie atitinkamų Šalių įstatymų, kitų teisės aktų ir politikos pokyčius, galinčius daryti poveikį oro susisiekimui paslaugoms, taip pat statistine informacija, kad būtų galima stebėti oro susisiekimui paslaugų plėtrą pagal Susitarimą;
 - b) teikia rekomendacijas ir priima sprendimus Susitarime aiškiai numatytais atvejais;

- c) plėtoja bendradarbiavimą, be kita ko, reguliavimo klausimais;
- d) rengia konsultacijas visais su Susitarimo taikymu arba aiškinimu susijusiais klausimais;
- e) prireikus rengia konsultacijas oro susisiekimui klausimais, sprendžiamais tarptautinėse organizacijose, plėtojant santykius su trečiosiomis valstybėmis ir daugiašaliuose susitarimuose, taip pat dėl to, ar priimti bendrą požiūrį;
- f) svarsto galimas Susitarimo tolesnio plėtojimo sritis, taip pat teikia rekomendacijas dėl Susitarimo dalinių pakeitimų ir
- g) priima sprendimą dėl naujų autentiškų Susitarimo teksto kalbų, jei prie jo prisijungtų naujų ES valstybių narių.

5. Rekomendacijos ir sprendimai priimami bendru Sąjungos bei jos valstybių narių ir visų kartu veikiančių ASEAN valstybių narių sutarimu. Jungtinio komiteto priimti sprendimai Šalims yra privalomi.

24 STRAIPSNIS

Igyvendinimas

1. Nė viena Susitarimo nuostata nėra aiškinama kaip skirta tam, kad būtų suteiktos teisės arba nustatyti įpareigojimai, kuriais vienos Šalies piliečiai galėtų tiesiogiai remtis kitos Šalies teismuose ar teisminėse institucijose.

2. Šalys imasi visų tinkamų bendro pobūdžio arba konkrečių priemonių, kad užtikrintų Susitarime nustatytą įpareigojimų įgyvendinimą.
3. Naudodamosi savo teisėmis pagal Susitarimą, Šalys imasi atitinkamiems jų tikslams pasiekti tinkamų ir proporcingų priemonių.
4. Šalys nesiima jokių priemonių, kurios galėtų sutrukdyti pasiekti Susitarimo tikslus.
5. Kiekviena Šalis savo teritorijoje atsako už tinkamą Susitarimo vykdymo užtikrinimą.
6. Kiekviena Šalis, laikydamasi atitinkamų Šalių taikomų įstatymų ir teisės aktų, suteikia kitai Šaliai visą reikiamą informaciją ir pagalbą, jei ta kita Šalis pagal Susitarimą vykdo galimų pažeidimų tyrimus.
7. Susitarimu Šalių kompetentingoms institucijoms netrukdoma tarpusavyje konsultuotis ir rengti diskusijas ne Jungtiniame komitete, be kita ko, oro susisiektimo plėtros, saugumo, saugos, aplinkos, socialinės politikos, oro eismo valdymo, aviacijos infrastruktūros, konkurencijos klausimų ir vartotojų apsaugos srityse. Šalys informuoja Jungtinį komitetą apie tokių konsultacijų ir diskusijų rezultatus, galinčius turėti poveikį Susitarimo aiškinimui arba taikymui.

8. Kai šiame susitarime daroma nuoroda į Šalių bendradarbiavimą, Šalys abipusiu sutarimu siekia rasti bendrą pagrindą imtis bendrų veiksmų, siekdamos toliau plėtoti Susitarimą ir (arba) pagerinti jo veikimą atitinkamose srityse.

25 STRAIPSNIS

Ginčų sprendimas ir arbitražas

1. Nedarant poveikio 5 ir 8 straipsniams, bet kokį su Susitarimo taikymu ar aiškinimu susijusį ginčą viena ar kelios Šalys gali perduoti spręsti pagal šiame straipsnyje numatytą ginčų sprendimo mechanizmą.

2. Nedarant poveikio ankstesnėms Šalių tarpusavio konsultacijoms pagal Susitarimą, jei Šalis pageidauja taikyti šiame straipsnyje numatytą ginčų sprendimo mechanizmą, apie savo ketinimą ji raštu praneša atitinkamai Šaliai arba Šalims ir prašo surengti Jungtinio komiteto posėdį, kad per jį būtų galima pasikonsultuoti.

3. a) Jeigu:

i) Jungtinis komitetas neaptarė klausimo per du (2) mėnesius nuo šio straipsnio 2 dalyje nurodyto prašymo gavimo dienos ar iki Šalių sutartos datos arba

ii) ginčas neišsprendžiamas per šešis (6) mėnesius nuo minėto prašymo,

ginčas susijusių Šalių susitarimu gali būti perduodamas spręsti asmeniui ar įstaigai.

- b) Jeigu atitinkamoms Šalims nepavyksta pasiekti bendro sutarimo dėl ginčo perdavimo spręsti asmeniui ar įstaigai, ginčas bet kurios iš Šalių prašymu pagal šį straipsnį perduodamas arbitražui.

4. Nepaisant šio straipsnio 2 ir 3 dalių, jeigu Šalis ėmėsi veiksmų, kad atsisakytų kitos Šalies oro vežėjui išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninius leidimus, juos atšauktų, sustabdytų jų galiojimą, nustatytų jų naudojimo sąlygas, apribotų jų naudojimą arba kitaip atsisakytų leisti tos kitos Šalies oro vežėjui vykdyti veiklą, ją sustabdytų, nustatytų jos vykdymo sąlygas ar ją apribotų, ginčas gali būti nedelsiant perduodamas spręsti asmeniui ar įstaigai arba pateikiamas arbitražui. Atitinkami šio straipsnio 10, 11 ir 12 dalyse nurodyti terminai sutrumpinami per pusę.

5. Prašymą dėl arbitražo raštu teikia viena ar kelios Šalys (toliau šiame straipsnyje kartu – inicijuojančioji šalis) atitinkamai Šaliai ar Šalims (toliau šiame straipsnyje kartu – atsakančioji šalis). Savo prašyme inicijuojančioji šalis nurodo spręstinus klausimus, apibūdina ginčijamą priemonę ir paaiškina, kodėl, jos nuomone, ši priemonė neatitinka Susitarimo.

6. Jei inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis nenusprendžia kitaip, arbitražą vykdo trijų arbitrų arbitražo teismas, sudaromas taip:

- a) per dvidešimt (20) dienų nuo prašymo dėl arbitražo gavimo dienos inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis paskiria po vieną arbitrą. Per trisdešimt (30) dienų nuo šių dviejų arbitrų paskyrimo, inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis susitarusios skiria trečiąjį arbitrą, kuris atlieka arbitražo teismo pirmininko pareigas;

b) jeigu inicijuojančioji šalis ar atsakančioji šalis nepaskiria arbitro arba jeigu trečiasis arbitras, kurį reikalaujama paskirti pagal šio straipsnio 6 dalies a punktą, nepaskiriamas, inicijuojančioji šalis ar atsakančioji šalis gali paprašyti ICAO tarybos pirmininko paskirti reikiamą arbitrą arba arbitrus per trisdešimt (30) dienų nuo šio prašymo gavimo dienos. Jeigu ICAO tarybos pirmininkas yra ASEAN valstybės narės arba ES valstybės narės pilietis, arbitrą arba arbitrus paskiria pirmasis pagal rangą šios tarybos pirmininko pavaduotojas, kuris nėra nei ASEAN valstybės narės, nei ES valstybės narės pilietis.

7. Arbitražo teismo įsteigimo diena yra diena, kai paskutinis iš trijų (3) arbitrų sutinka su paskyrimu.

8. Arbitražo procesas vykdomas remiantis darbo tvarkos taisyklėmis, kurias Jungtinis komitetas turi priimti per pirmąjį savo posėdį, laikydamasis šio straipsnio nuostatų ir 23 straipsnio 4 dalies b punkto bei 5 dalies. Kol Jungtinis komitetas priims darbo tvarkos taisykles, arbitražo teismas nustato savo procedūrines taisykles.

9. Inicijuojančiosios šalies ar atsakančiosios šalies prašymu arbitražo teismas gali, kol bus priimtas galutinis jo sprendimas, nurodyti priimti laikinosios apsaugos priemonės, įskaitant priemonių, kurių pagal Susitarimą ėmėsi inicijuojančioji šalis ar atsakančioji šalis, pakeitimą arba taikymo sustabdymą.

10. Arbitražo teismas ne vėliau nei per devyniasdešimt (90) dienų nuo jo įsteigimo pateikia inicijuojančiajai šaliai ir atsakančiajai šaliai tarpinę ataskaitą, kurioje išdėstomi nustatyti faktai, nurodomas atitinkamų nuostatų taikomumas ir bendrai pagrindžiami nustatyti faktai bei jo pateikiamos rekomendacijos. Jei arbitražo teismas nusprendžia, kad šio termino laikytis neįmanoma, jo pirmininkas raštu apie tai praneša inicijuojančiajai šaliai ir atsakančiajai šaliai, nurodydamas vėlavimo priežastis ir datą, kurią arbitražo teismas ketina paskelbti savo tarpinę ataskaitą. Tarpinė ataskaita jokia būdu negali būti paskelbta vėliau nei per šimtą dvidešimt (120) dienų nuo arbitražo teismo įsteigimo dienos.

11. Per keturiolika (14) dienų nuo tarpinės ataskaitos paskelbimo dienos inicijuojančioji šalis ar atsakančioji šalis gali pateikti arbitražo teismui rašytinį prašymą peržiūrėti konkrečius tarpinės ataskaitos aspektus. Išnagrinėjęs rašytines inicijuojančiosios šalies ir atsakančiosios šalies pastabas dėl tarpinės ataskaitos, arbitražo teismas gali pataisyti ataskaitą ir nagrinėti klausimą toliau, jei mano, kad to reikia. Galutinio arbitražo teismo sprendimo išvadose pakankamai išsamiai aptariami tarpinės peržiūros etapu pateikti argumentai ir aiškiai atsakoma į inicijuojančiosios šalies ir atsakančiosios šalies pateiktus klausimus ir pastabas.

12. Arbitražo teismas galutinį sprendimą inicijuojančiajai šaliai ir atsakančiajai šaliai paskelbia per šimtą dvidešimt dienų (120) nuo jo įsteigimo dienos. Jei arbitražo teismas nusprendžia, kad šio termino laikytis neįmanoma, jo pirmininkas raštu apie tai praneša inicijuojančiajai šaliai ir atsakančiajai šaliai, nurodydamas vėlavimo priežastis ir datą, kurią arbitražo teismas ketina paskelbti savo sprendimą. Galutinis sprendimas jokia būdu negali būti paskelbtas vėliau nei per šimtą penkiasdešimt (150) dienų nuo arbitražo teismo įsteigimo dienos.

13. Be šio straipsnio 4 dalyje nurodytų aplinkybių, atitinkami šio straipsnio 10, 11 ir 12 dalyse nurodyti terminai sutrumpinami per pusę:

- a) inicijuojančiosios šalies ar atsakančiosios šalies prašymu, jeigu arbitražo teismas per dešimt (10) dienų nuo jo įsteigimo nusprendžia, kad atvejis yra skubus, arba
- b) jeigu taip susitaria inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis.

14. Inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis per dešimt (10) dienų nuo galutinio arbitražo teismo sprendimo paskelbimo dienos gali pateikti prašymus dėl šio sprendimo išaiškinimo; arbitražo teismo išaiškinimas paskelbiamas per penkiolika (15) dienų nuo tokio prašymo gavimo dienos.

15. Jeigu arbitražo teismas nusprendžia, kad Susitarimas pažeistas, ir nustatyta, kad Susitarimą pažeidusi šalis nesilaiko galutinio arbitražo teismo sprendimo, arba jei jai nepavyksta su kita šalimi susitarti dėl abiem šalims priimtinos išeities per keturiasdešimt (40) dienų nuo galutinio arbitražo teismo sprendimo paskelbimo dienos, kita šalis gali sustabdyti atitinkamų privilegijų taikymą pagal Susitarimą, kol pažeidimą padariusi šalis įvykdys galutinį arbitražo teismo sprendimą arba kol inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis pasieks susitarimą dėl abiem šalims priimtinos išeities.

26 STRAIPSNIS

Ryšys su kitais susitarimais

1. Taikant šio straipsnio 2 ir 7 dalis, kol galioja šis Šalių susitarimas, visų ankstesnių ES valstybės narės ir ASEAN valstybės narės arba Sąjungos ir ASEAN valstybės narės oro susisiekimo paslaugų susitarimų taikymas sustabdomas.
2. Nedarant poveikio šio straipsnio 1 daliai, ankstesnių ES valstybės narės ir ASEAN valstybės narės susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų nuostatos į 3, 4, 10 ir 13 straipsnių taikymo sritį patenkančiais klausimais toliau taikomos kaip Susitarimo dalykas, jei jos atitinkamiems oro vežėjams yra palankesnės. Visos teisės ir lengvatos, kuriomis pagal tas nuostatas naudojasi atitinkamos ES valstybės narės oro vežėjai, tenka visiems Sąjungos oro vežėjams.
3. Taikant šio straipsnio 2 dalį, bet koks klausimas dėl aiškinimo skirtumų, prieš perduodant Jungtiniam komitetui, kad šis surengtų konsultacijas, pirmiausia sprendžiamas atitinkamų Šalių konsultacijomis. Jeigu klausimas Jungtiniame komitete neišsprendžiamas, jį galima perduoti spręsti pagal 25 straipsnyje nurodytą ginčų sprendimo mechanizmą.
4. Bet kokioms papildomoms skrydžių teisėms, kurias po Susitarimo įsigaliojimo datos ES valstybei narei gali suteikti ASEAN valstybė narė, arba atvirkščiai, taikomas Susitarimas ir jomis nediskriminuojami Sąjungos oro vežėjai. Apie tokius susitarimus nedelsiant pranešama Jungtiniam komitetui.

5. Jungtinis komitetas parengia ir atnaujina su šio straipsnio 2 ir 4 dalyse nurodytomis skrydžių teisėmis susijusių nuostatų ir susitarimų informacinį sąrašą.

6. Jeigu Šalys tampa daugiašalio susitarimo šalimis arba patvirtina ICAO arba kitos tarptautinės organizacijos priimtą sprendimą dėl klausimų, kuriems taikomas Susitarimas, jos Jungtiniame komitete pagal 23 straipsnį tariausi, ar siekiant atsižvelgti į tokius pokyčius reikėtų persvarstyti Susitarimą.

7. Nė viena Susitarimo nuostata nedaro poveikio ES valstybių narių ir ASEAN valstybių narių esamų ir būsimų susitarimų galiojimui ir taikymui, kiek tai susiję su teritorijomis, į kurias jos turi atitinkamas suverenias teises ir kurios nepatenka į 2 straipsnyje pateiktą termino „teritorija“ apibrėžtį.

27 STRAIPSNIS

Priedas

Susitarimo priedas yra neatsiejama jo dalis. Visi priedo daliniai pakeitimai daromi pagal 28 straipsnį.

28 STRAIPSNIS

Daliniai pakeitimai

Dėl bet koks Susitarimo dalinio pakeitimo Šalys gali susitarti per konsultacijas, rengiamas pagal 23 straipsnį. Tokie daliniai pakeitimai įsigalioja pagal 33 straipsnyje nustatytą procedūrą.

29 STRAIPSNIS

Nutraukimas

1. Susitarimą gali nutraukti Sąjunga ir jos valstybės narės arba visos kartu veikiančios ASEAN valstybės narės pateikdamos rašytinį pranešimą atitinkamai Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui arba ASEAN generaliniam sekretoriui. Nutraukimas įsigalioja po aštuoniolikos (18) mėnesių nuo tos dienos, kurią šį pranešimą gauna atitinkamai ASEAN generalinis sekretorius arba Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretorius.
2. Jei kuri nors valstybė narė išstoja iš Sąjungos ar ASEAN, Susitarimas tai valstybei pagal 32 straipsnį nustoja būti taikomas nuo išstojimo iš atitinkamai Sąjungos ar ASEAN įsigaliojimo dienos.

30 STRAIPSNIS

Susitarimo registracija

Susitarimą ir visus jo dalinius pakeitimus nuo jų įsigaliojimo užregistruoja ASEAN generalinis sekretorius Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

31 STRAIPSNIS

Naujų ES valstybių narių prisijungimas

1. Prie Susitarimo gali prisijungti po Susitarimo pasirašymo dienos Sąjungos valstybėmis narėmis tapusios valstybės.
2. ES valstybė narė prie Susitarimo prisijungia deponuodama prisijungimo prie Susitarimo dokumentą Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui, o šis praneša Šalims ir ASEAN generaliniam sekretoriui apie prisijungimo dokumento deponavimą ir jo datą. Prisijungimas įsigalioja penkioliktąją (15-ąją) dieną po dienos, kurią buvo deponuotas prisijungimo dokumentas.
3. 26 straipsnio 1, 2, 3 ir 7 dalys *mutatis mutandis* taikomos esamiems susitarimams, kurie galioja ES valstybės narės prisijungimo prie Susitarimo metu.

32 STRAIPSNIS

Teritorinis taikymas

Susitarimas taikomas Sąjungos teritorijai ir ASEAN valstybių narių teritorijai, kaip apibrėžta 2 straipsnio 1 dalies z punkte.

33 STRAIPSNIS

Įsigaliojimas

1. Susitarimas ratifikuojamas, priimamas ir patvirtinamas pagal atitinkamas Šalių procedūras.
2. ASEAN generalinis sekretorius pateikia Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui rašytinį pranešimą, kuriuo patvirtinama, kad užbaigtos atitinkamos ASEAN valstybių narių ratifikavimo, priėmimo ar patvirtinimo procedūros. Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretorius pateikia ASEAN generaliniam sekretoriui rašytinį pranešimą, kuriuo patvirtinama, kad užbaigtos atitinkamos Sąjungos ir jos valstybių narių ratifikavimo, priėmimo ar patvirtinimo procedūros.
3. Taikant N straipsnį, Susitarimas įsigalioja praėjus trisdešimt (30) dienų nuo šio straipsnio 2 dalyje numatyto rašytinio pranešimo gavimo dienos.

34 STRAIPSNIS

Autentiški tekstai

1. Susitarimas parengiamas dviem originaliais egzemplioriais airių, anglų, bulgarų, čekų, danų, estų, graikų, ispanų, italų, kroatų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, nyderlandų, portugalų, prancūzų, rumunų, slovakių, slovėnų, suomių, švedų, vengrų ir vokiečių kalbomis; visi tekstai yra vienodai autentiški.
2. Jei teksto redakcijos skirtingomis kalbomis nesutampa, Jungtinis komitetas priima sprendimą, kuria kalba parengtu tekstu vadovautis.
3. Vienas iš Susitarimo, įskaitant visus jo dalinius pakeitimus, teksto originalų deponuojamas ASEAN generaliniam sekretoriui; jis nedelsdamas pateikia patvirtintas Susitarimo kopijas kiekvienai ASEAN valstybei narei. Kitas Susitarimo, įskaitant visus jo dalinius pakeitimus, teksto originalas deponuojamas Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui.

TAI PATVIRTINDAMI šį Susitarimą dviem egzemplioriais pasirašė toliau nurodyti tinkamai įgalioti atstovai.

A STRAIPSNIS

Maršrutų planas

1. Nepaisant 3 straipsnio 1 ir 2 dalių ir laikantis Indonezijos vidaus įstatymų bei kitų teisės aktų, vykdant keleivių vežimo ir mišrias oro susisiekimo paslaugas tarp Indonezijos ir Sąjungos, Indonezijoje esančiais punktais laikomi Denpasaras, Džakarta, Makasaras, Medanas ir Surabaja.
2. Jeigu:
 - a) pagal ASEAN valstybių narių tarpusavio oro susisiekimo paslaugų susitarimą arba
 - b) visų ASEAN valstybių narių kartu ir kitos šalies oro susisiekimo paslaugų susitarimąvežėjams leidžiama vykdyti keleivių vežimo ir mišrias oro susisiekimo paslaugas į kitus Indonezijos punktus nei Denpasaras, Džakarta, Makasaras, Medanas ir Surabaja, Indonezijoje esantys punktai taip pat apima šiuos punktus.
3. Taikant 10 straipsnio 12 dalį, Indonezijos atžvilgiu vidaus dalijimosi kodu teisėmis naudojamosi vykdant skrydžius per šio straipsnio 1 ir 2 dalyje nurodytus punktus į kitus Indonezijoje esančius punktus, arba atvirkščiai.

B STRAIPSNIS

Skrydžių teisės

Nepaisant 3 straipsnio 2 dalies, taikomos šios nuostatos:

- a) penktosios skrydžių laisvės teisių suteikimas pagal 3 straipsnio 3 dalies f punktą Sąjungos oro vežėjui, kad jis galėtų vykdyti keleivių vežimo ir mišrias paslaugas tarp Mianmaro punktų ir ASEAN esančių punktų, įsigalioja nuo 2024 m. liepos 1 d.;
- b) penktosios skrydžių laisvės teisių suteikimas pagal 3 straipsnio 3 dalies e punktą Mianmaro oro vežėjui, kad jis galėtų vykdyti keleivių vežimo ir mišrias paslaugas tarp Sąjungoje esančių punktų, įsigalioja nuo 2024 m. liepos 1 d.;
- c) penktosios skrydžių laisvės teisės pagal 3 straipsnio 3 dalies f punktą Sąjungos oro vežėjui suteikiamos, kad jis galėtų teikti keleivių vežimo ir mišrias paslaugas vykdydamas skrydžius tarp Sąjungoje esančių punktų ir Vietname esančių punktų į punktus, esančius už ASEAN ribų, tik tiems maršrutams, kuriais skrydžių nevykdo Vietnamo oro vežėjai;
- d) penktosios skrydžių laisvės teisės pagal 3 straipsnio 3 dalies e punktą Vietnamo oro vežėjui suteikiamos, kad jis galėtų teikti keleivių vežimo ir mišrias paslaugas vykdydamas skrydžius tarp Vietname esančių punktų ir Sąjungoje esančių punktų į punktus, esančius už Sąjungos ribų, tik tiems maršrutams, kuriais skrydžių nevykdo Sąjungos oro vežėjai.

C STRAIPSNIS

Nutūpimo teisės

1. Nepaisant 3 straipsnio 6 dalies f punkto, Sąjungos oro vežėjų naudojimasis savo nutūpimo teisėmis, vykdant susietųjų terminalų skrydžius toje pačioje ASEAN valstybėje narėje, įsigalioja praėjus dvejiems (2) metams nuo pasikeitimo šiomis teisėmis ASEAN valstybių narių tarpusavio oro susisiekimo susitarime. ASEAN valstybių narių oro vežėjų naudojimasis nutūpimo teisėmis, vykdant susietųjų terminalų skrydžius toje pačioje ES valstybėje narėje, įsigalioja tuo pačiu metu.
2. Iki tol kiekviena Šalis, laikydamasi palankaus požiūrio, apsvarsto kitos Šalies oro vežėjų prašymus leisti trumpam nutūpti vykdant susietųjų terminalų skrydžius toje pačioje ASEAN valstybėje narėje arba ES valstybėje narėje atskiru dvišaliu pagrindu, jeigu šios teisės dar nesuteiktos.

D STRAIPSNIS

Oro vežėjų paskyrimas

1. Nepaisant 4 straipsnio 1 dalies, Indonezija, Mianmaras, Filipinai ir Vietnamas gali toliau taikyti oro vežėjų paskyrimo reikalavimą, kuris Susitarimo pasirašymo metu buvo nustatytas atitinkamuose jų vidaus įstatymuose ir kituose teisės aktuose.

2. Taikant šio straipsnio 1 dalį laikoma, kad Sąjungos Aktyviasias licencijas turinčių ES oro vežėjų sąrašo paskelbimas atitinka tuos nacionalinius paskyrimo reikalavimus į šį sąrašą įtrauktų vežėjų atžvilgiu, jei kompetentingoms minėtų ASEAN valstybių narių institucijomis sudaromos sąlygos susipažinti su šiuo sąrašu elektroninėmis priemonėmis.
3. Indonezija, Mianmaras, Filipinai ir Vietnamas stengiasi kuo greičiau panaikinti minėtus paskyrimo reikalavimus ir atitinkamai informuoja Jungtinį komitetą.

E STRAIPSNIS

Sąžininga konkurencija

1. Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad Šalys patvirtina, jog 8 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nustatoma tik Šalių pareiga priimti ar toliau taikyti konkurencijos teisę ir įsteigti nepriklausomą konkurencijos instituciją, užtikrinančią šios konkurencijos teisės vykdymą. Šalys taip pat patvirtina, kad Susitarimu nevaržomas nepriklausomas nurodytų konkurencijos institucijų veikimas. Šių konkurencijos institucijų sprendimams 25 straipsnyje nurodytas ginčų sprendimo mechanizmas netaikomas.

2. Taigi, Šalis gali reikalauti ginti jos teises 8 straipsnio 2 dalies a ir b punktų atžvilgiu tik jeigu kita Šalis neturi konkurencijos teisės ar nepriklausomai veikiančios konkurencijos institucijos, veiksmingai užtikrinančios tos Šalies konkurencijos teisės vykdymą. Nė viena 8 straipsnio 2 dalies a ir b punktų nuostata neaiškinama kaip ginčijanti Šalies konkurencijos institucijos, teismų arba teisminių institucijų sprendimus, priimtus siekiant užtikrinti Šalies konkurencijos teisės vykdymą.
3. Nepaisant 25 straipsnio 1 dalies, tame straipsnyje nurodytas ginčų sprendimo mechanizmas netaikomas iki 2025 m. sausio 1 d. kylantiems su 8 straipsnio taikymu arba aiškinimu susijusiems ginčams.

F STRAIPSNIS

Veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai

1. Nedarant poveikio 3 straipsniui, 10 straipsnio 11 bei 12 dalims ir nepaisant 10 straipsnio 7 dalies, Kambodža, Indonezija, Laoso LDR, Malaizija, Mianmaras, Filipinai, Tailandas ir Vietnamas gali toliau taikyti procedūras, kurios atitinkamuose jų vidaus įstatymuose ir kituose teisės aktuose buvo nustatytos Susitarimo pasirašymo metu, susijusias su Sąjungos oro vežėjų parengtų veiklos planų, programų ir tvarkaraščių, susijusių su oro susisiekimo paslaugų teikimu vykdant skrydžius į šių valstybių teritorijas ir iš jų, įskaitant informaciją apie paslaugas, kurios vykdomos pagal bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, patvirtinimu.

2. Kambodža, Indonezija, Laoso LDR, Malaizija, Mianmaras, Filipinai, Tailandas ir Vietnamas kuo labiau sumažina su šiais reikalavimais ir procedūromis susijusią administracinę naštą. Minėti veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai patvirtinami per dešimt (10) darbo dienų nuo oro vežėjo prašymo gavimo dienos su sąlyga, kad oro vežėjas yra gavęs atitinkamus leidimus vykdyti oro susisiekimą ir techninius leidimus pagal 4 straipsnį.
3. Kambodža, Indonezija, Laoso LDR, Malaizija, Mianmaras, Filipinai, Tailandas ir Vietnamas stengiasi kuo greičiau panaikinti nurodytas procedūras ir atitinkamai informuoja Jungtinį komitetą.

G STRAIPSNIS

Pardavimas ir vietoje patiriamos išlaidos

1. Nepaisant 10 straipsnio 8 ir 9 dalių, Indonezija, Mianmaras ir Vietnamas gali toliau taikyti su jų nacionalinių valiutų naudojimu vidaus rinkoje parduodant susisiekimo ir susijusias paslaugas ir mokant už vietoje patirtas išlaidas susijusius reikalavimus, kurie Susitarimo pasirašymo metu buvo nustatyti atitinkamuose jų vidaus įstatymuose ir kituose teisės aktuose.
2. Indonezija, Mianmaras ir Vietnamas stengiasi kuo greičiau panaikinti šiuos reikalavimus ir atitinkamai informuoja Jungtinį komitetą.

H STRAIPSNIS

Vietoje gautų pajamų pervedimas

1. Siekiant išvengti abejonių pažymima, kad 10 straipsnio 10 dalies a punkte vartojamas terminas „pervedimas“ Filipinų atveju reiškia pervedimą, kurį atlieka kitas subjektas nei užsienio bendrovės filialas, Filipinuose vykdomas prekybą ar verslą.
2. Prekybą arba verslą Filipinuose vykdančio užsienio bendrovės filialo pelno pervedimo atžvilgiu Filipinai turi teisę pagal savo vidaus įstatymus taikyti filialo pelno pervedimo mokestį, nebent pagal Filipinų ir užsienio vežėjo gyvenamosios šalies susitarimą dėl dvigubo apmokestinimo vengimo taikoma mažesnė norma ar išimtis.
3. Filipinai stengiasi bendradarbiauti su Sąjunga, siekdami sukurti bendrą Filipinuose veikiančių Sąjungos oro vežėjų pervedimams taikytiną sistemą, ir atitinkamai informuoja Jungtinį komitetą.

I STRAIPSNIS

Tarifai

1. Nedarant poveikio 13 straipsnio 1 daliai ir nepaisant 13 straipsnio 2 dalies, Filipinai gali toliau taikyti su Sąjungos oro vežėjų nustatytą į Filipinų teritoriją ir iš jos vykdomų oro susisiekimo paslaugų tarifų patvirtinimu susijusias procedūras, kurios Susitarimo pasirašymo metu buvo nustatytos atitinkamuose jų vidaus įstatymuose ir kituose teisės aktuose. Šie tarifai patvirtinami per dešimt (10) darbo dienų nuo jų pateikimo.
2. Filipinai stengiasi kuo greičiau pašalinti šias procedūras ir atitinkamai informuoja Jungtinį komitetą.

J STRAIPSNIS

Paskolų garantijos

8 straipsnio 2 dalies d punkto nuostatos netaikomos subsidijoms paskolų garantijų forma, kurias Vietnamas suteikė iki Susitarimo pasirašymo, kol baigsis šių susitarimų galiojimas. Vis dėlto jei dėl šių garantijų atsiranda išmokų, jos išmokamos pagal atitinkamai 8 straipsnio 3 dalies a ir b punktus.

K STRAIPSNIS

Nediskriminavimas

1. Nepaisant D straipsnio, šiame dokumente nurodytos ASEAN valstybės narės oro vežėjų paskyrimo atžvilgiu Sąjungos oro vežėjams taiko ne mažiau palankų režimą nei kitos šalies oro vežėjams.
2. Nepaisant F, G ir I straipsnių, šiame dokumente išvardytos ASEAN valstybės narės veiklos planų, programų ir tvarkaraščių, pardavimo, vietoje patiriamų išlaidų ir tarifų atžvilgiu Sąjungos oro vežėjams taiko ne mažiau palankų režimą nei savo arba kitos šalies oro vežėjams, atsižvelgiant į tai, kuris režimas yra palankesnis.

L STRAIPSNIS

Kompiuterinės rezervavimo sistemos

21 straipsnio 5 dalyje nurodytos ASEAN valstybės narės Susitarimo pasirašymo metu yra Indonezija, Malaizija, Filipinai, Tailandas ir Vietnamas.

M STRAIPSNIS

Abipusiškumas

Jei ASEAN valstybė narė pagal D, F, G ir I straipsnius reikalauja Sąjungos oro vežėjų paskyrimo, taiko Sąjungos oro vežėjams nacionalines veiklos planų, programų ir tvarkaraščių, bendradarbiavimo rinkodaros srityje ar tarifų išankstinio patvirtinimo procedūras arba nacionalinius reikalavimus dėl tam tikriems sandoriams naudotinos valiutos, Sąjunga turi teisę taikyti tos ASEAN valstybės narės oro vežėjams tokias pat arba lygiavertes priemones.

N STRAIPSNIS

Įsigaliojimas Malaizijai

1. Nepaisant 33 straipsnio, jeigu Malaizija yra vienintelė ASEAN valstybė narė, nepateikusi ASEAN generaliniam sekretoriui patvirtinimo, kad užbaigtos Susitarimo ratifikavimo, priėmimo arba patvirtinimo procedūros:
 - a) ASEAN generalinis sekretorius gali pateikti Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui rašytinį pranešimą, kuriuo patvirtinama, kad visos ASEAN valstybės narės, išskyrus Malaiziją, užbaigė atitinkamas Susitarimo ratifikavimo, priėmimo ar patvirtinimo procedūras;
 - b) Susitarimas pagal 33 straipsnio 3 dalį įsigalioja Sąjungai bei jos valstybėms narėms ir visoms ASEAN valstybėms narėms, išskyrus Malaiziją, ir

- c) paskui Susitarimas Malaizijai įsigalioja praėjus trisdešimčiai (30) dienų nuo tos dienos, kurią ASEAN generalinis sekretorius pateikia Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui paskesnę rašytinę pranešimą, kuriuo patvirtinama, kad Malaizija užbaigė Susitarimo ratifikavimo, priėmimo ar patvirtinimo procedūras.

2. Pasirašius Susitarimą, kol jis įsigalios Malaizijai:

- a) ankstesni ES valstybių narių ir Malaizijos, taip pat Sąjungos ir Malaizijos oro susisiekimo paslaugų susitarimai, kurie buvo pasirašyti arba sudaryti iki Susitarimo pasirašymo, taikomi toliau ir negali būti iš dalies keičiami, ir
- b) negali būti sudaroma naujų ES valstybių narių ir Malaizijos arba Sąjungos ir Malaizijos oro susisiekimo paslaugų susitarimų, išskyrus tuo atveju, kai siekiama atsižvelgti į ribotus ir skubius poreikius išimtinėmis aplinkybėmis ir nedarant poveikio atitinkamiems jų vidaus įstatymams ir kitiems teisės aktams. Sąjunga arba atitinkama ES valstybė narė apie tokius naujus oro susisiekimo paslaugų susitarimus informuoja kitas Šalis.

O STRAIPSNIS

Pažangos peržiūra

Jungtinis komitetas kasmet, remdamasis atitinkamų ASEAN valstybių narių ataskaita, peržiūri su šio priedo straipsnių įgyvendinimu susijusią pažangą.
