

Briselē, 2022. gada 10. maijā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2022/0137(NLE)

8884/22
ADD 1

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2022. gada 6. maijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Temats:	PIELIKUMS dokumentam - Priekšlikums Padomes lēmumam par Visaptveroša gaisa transporta nolīguma noslēgšanu Savienības vārdā starp Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas dalībvalstīm un Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2022) 193 *final* - ANNEX.

Pielikumā: COM(2022) 193 *final* - ANNEX



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 6.5.2022.
COM(2022) 193 final

ANNEX

PIELIKUMS

dokumentam

Priekšlikums Padomes lēmumam

**par Visaptveroša gaisa transporta nolīguma noslēgšanu Savienības vārdā starp
Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas dalībvalstīm un Eiropas Savienību un tās
dalībvalstīm**

PIELIKUMS

Visaptverošs gaisa transporta nolīgums

starp

Dienvidaustрумāzijas valstu asociācijas dalībvalstīm un

Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm

Valstu valdības šādu valstu vārdā:

BRUNEJAS DARUSALAMAS VALSTS,
KAMBODŽAS KARALISTE,
INDONĒZIJAS REPUBLIKA,
LAOSAS TAUTAS DEMOKRĀTISKĀ REPUBLIKA,
MALAIZIJA,
MJANMAS SAVIENĪBAS REPUBLIKA,
FILIPĪNU REPUBLIKA,
SINGAPŪRAS REPUBLIKA,
TAIZEMES KARALISTE UN
VJETNAMAS SOCIĀLISTISKĀ REPUBLIKA,

kas ir Dienvidaustrumāzijas valstu asociācijas (*ASEAN*) dalībvalstis (turpmāk kopā — *ASEAN* dalībvalstis — vai katra atsevišķi — *ASEAN* dalībvalsts),

no vienas puses,

un

BEĻĢIJAS KARALISTE,
BULGĀRIJAS REPUBLIKA,
ČEHIJAS REPUBLIKA,
DĀNIJAS KARALISTE,
VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,
IGAUNIJAS REPUBLIKA,
ĪRIJA,
GRIEĶIJAS REPUBLIKA,
SPĀNIJAS KARALISTE,
FRANCIJAS REPUBLIKA,
HORVĀTIJAS REPUBLIKA,
ITĀLIJAS REPUBLIKA,
KIPRAS REPUBLIKA,
LATVIJAS REPUBLIKA,
LIETUVAS REPUBLIKA,
LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,
UNGĀRIJA,

**MALTAS REPUBLIKA,
NĪDERLANDES KARALISTE,
AUSTRIJAS REPUBLIKA,
POLIJAS REPUBLIKA,
PORTUGĀLES REPUBLIKA,
RUMĀNIJA,
SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,
SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,
SOMIJAS REPUBLIKA un
ZVIEDRIJAS KARALISTE,**

**būdamas Līguma par Eiropas Savienību un Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk kopā — ES Līgumi) puses un Eiropas Savienības dalībvalstis (turpmāk kopā — ES dalībvalstis — vai katra atsevišķi — ES dalībvalsts),
un EIROPAS SAVIENĪBA (turpmāk — Savienība — vai — ES),**

no otras puses,

VĒLOTIES veicināt savas intereses saistībā ar gaisa transportu kā līdzekli ciešāku politisko un ekonomisko saišu veidošanai starp diviem reģioniem,

ATZĪSTOT efektīvas gaisa transporta savienojamības nozīmi tirdzniecības, tūrisma, ieguldījumu, ekonomikas un sociālajā attīstībā,

VĒLOTIES uzlabot gaisa pārvadājumus un veicināt starptautisko aviācijas sistēmu, pamatojoties uz godīgu un vienlīdzīgu iespēju gaisa pārvadātājiem konkurēt godīgas konkurences apstākļos bez diskriminācijas,

VĒLOTIES panākt augstāko gaisa transporta drošuma un drošības līmeni un apliecinot savas nopietnās bažas par rīcību vai draudiem, kas vērsti pret gaisa kuģu drošību un apdraud personu vai īpašuma drošību, negatīvi ietekmē gaisa kuģu darbību un mazina ceļotāju ticību civilās aviācijas drošumam,

ATZĪMĒJOT, ka *ASEAN* dalībvalstis un ES dalībvalstis ir Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta Čikāgā 1944. gada 7. decembrī, puses,

APŅEMOTIES palielināt iespējamo ieguvumu no sadarbības regulējuma jomā,

ATZĪSTOT nozīmīgos iespējamus ieguvumus no konkurētspējīgiem gaisa pārvadājumiem un dzīvotspējīgām gaisa transporta nozarēm,

VĒLOTIES veicināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus gaisa pārvadātājiem, atzīstot iespējamus ieguvumus no godīgas konkurences un to, ka noteiktas subsīdijas var negatīvi ietekmēt konkurenci un apdraudēt šā nolīguma pamatmērķus,

AR NODOMU pamatoties uz nolīgumu un pasākumu sistēmu, kas pastāv starp Pusēm, nolūkā atvērt piekļuvi tirgiem un maksimāli palielināt ieguvumus pasažieriem, nosūtītājiem, gaisa pārvadātājiem, kā arī lidostām un to darbiniekiem, kopienām un citiem labuma guvējiem,

APSTIPRINOT vides aizsardzības svarīgumu starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā;

APSTIPRINOT vajadzību pēc steidzamas rīcības nolūkā novērst klimata pārmaiņas un pēc pastāvīgas sadarbības nolūkā mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas aviācijas nozarē tādā veidā, kas atbilst daudzpusējiem nolīgumiem šajā jautājumā, tai skaitā Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (turpmāk — ICAO) instrumentiem,

APSTIPRINOT to, cik svarīga ir patērētāju interešu aizsardzība, tai skaitā aizsardzība, ko sniedz Monreālā 1999. gada 28. maijā parakstītā Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, un augsta patērētāju aizsardzības līmeņa sasniegšana, un atzīstot savstarpējas sadarbības vajadzību šajā jomā,

ATZĪSTOT to, ka lielākas komerciālas iespējas nav paredzētas tam, lai pazeminātu Pušu darbaspēka vai ar darbaspēku saistītus standartus, un atkārtoti apstiprinot, cik svarīgi ir ņemt vērā šā nolīguma ietekmi uz darbaspēku, nodarbinātību un darba apstākļiem, kā arī ieguvumus, kas rodas tad, ja būtiskie saimnieciskie labumi no atvērtiem un konkurējošiem tirgiem tiek apvienoti ar augstiem darbaspēka standartiem,

ŅEMOT VĒRĀ vēlēšanos meklēt iespējas veicināt gaisa transporta nozares labāku piekļuvi kapitālam nolūkā īstenot gaisa transporta turpmāku attīstību,

VĒLOTIES noslēgt nolīgumu par gaisa transportu, kas papildinātu Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kura parakstīta Čikāgā 1944. gada 7. decembrī,

IR VIENOJUŠĀS ŠĀDI.

1. PANTS

DARBĪBAS JOMA

1. Šis nolīgums reglamentē gaisa transporta pakalpojumus, ko Savienības gaisa pārvadātāji sniedz uz *ASEAN* dalībvalstu teritoriju, no *ASEAN* dalībvalstu teritorijas un to teritorijā, bet *ASEAN* dalībvalstu gaisa pārvadātāji — uz Savienības teritoriju, no Savienības teritorijas un tās teritorijā, kā arī noteiktus pakalpojumus, kas saistīti ar šiem gaisa transporta pakalpojumiem saskaņā ar šo nolīgumu.

2. Lai novērstu šaubas, šo nolīgumu nekādā gadījumā nedrīkst interpretēt kā tādu, kas reglamentē gaisa transporta pakalpojumus, kurus sniedz *ASEAN* dalībvalsts gaisa pārvadātājs uz citu *ASEAN* dalībvalsti, no citas *ASEAN* dalībvalsts vai tās teritorijā, vai noteiktus pakalpojumus, kuri saistīti ar šiem gaisa transporta pakalpojumiem.

2. PANTS

Definīcijas

1. Šajā nolīgumā:

- a) “Čikāgas konvencija” ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta Čikāgā 1944. gada 7. decembrī un ietver visus pielikumus, kuri pieņemti saskaņā ar šīs konvencijas 90. pantu, un jebkurus grozījumus pielikumos vai Konvencijā saskaņā ar 90. un 94. pantu, ciktāl tādi pielikumi un grozījumi ir stājušies spēkā attiecībā uz Pusēm;
- b) “Monreālas konvencija” ir Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Monreālā 1999. gada 28. maijā;
- c) “gaisa pārvadājumi” ir tādi pasažieru, bagāžas, kravas un pasta sūtījumu pārvadājumi ar gaisa kuģi vai nu atsevišķi, vai apvienojumā, kas tiek piedāvāti sabiedrībai par atlīdzību vai īres maksu, tai skaitā regulāri un neregulāri gaisa pārvadājumu pakalpojumi;
- d) “valstspiederības konstatējums” nozīmē konstatējumu, ka gaisa pārvadātājs, kurš piedāvā sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, atbilst 4. panta prasībām attiecībā uz to, kam pieder īpašumtiesības un faktiskā kontrole pār šo gaisa pārvadātāju, un attiecībā uz tā galveno darbīvdarības vietu;

- e) “kompetentās iestādes” ir valdības aģentūras vai juridiskas personas, kas atbildīgas par tādu regulatīvo un administratīvu funkciju veikšanu, kuras Pusēm jāīsteno saskaņā ar šo nolīgumu;
- f) “konkurences iestāde” ir kompetentā iestāde vai iestādes, kas ir atbildīgas par Puses konkurences tiesību izpildes panākšanu, Savienības gadījumā — arī Eiropas Komisija;
- g) “konkurences tiesību akti” ir tiesību akti, kas Puses jurisdikcijā attiecas uz šādu darbību, ja tā var ietekmēt gaisa transporta pakalpojumus uz šo Pusi, no tās vai tās teritorijā:
 - i) vienošanās starp gaisa pārvadātājiem, gaisa pārvadātāju apvienību lēmumi un saskaņotas darbības, kuru mērķis vai sekas ir konkurences nepieļaušana, ierobežošana vai kropļošana;
 - ii) viena vai vairāku gaisa pārvadātāju dominējoša stāvokļa ļaunprātīga izmantošana vai
 - iii) gaisa pārvadātāju koncentrācija, kas būtiski mazina konkurenci, jo īpaši, radot vai nostiprinot dominējošu stāvokli;
- h) “datorizēta rezervēšanas sistēma” (turpmāk — DRS) ir datorizēta sistēma, kurā ir informācija par vairākiem gaisa pārvadātājiem (tai skaitā grafiki, pieejamība un maksas) ar vai bez rezervēšanas vai biļešu izsniegšanas līdzekļiem, ja daži vai visi šie pakalpojumi ir pieejami pasūtītājiem un ietver “globālās izplatīšanas sistēmas”, ciktāl tās ietver gaisa transporta produktus;
- i) “diskriminācija” ir jebkura diferenciācija bez objektīva pamata;
- j) “faktiska kontrole” ir attiecības, ko veido tiesības, līgumi vai citi līdzekļi, kuri atsevišķi vai kopā un sakarā ar attiecīgiem faktiskiem vai juridiskiem apsvērumiem dod iespēju tieši vai netieši izšķiroši ietekmēt uzņēmumu, jo īpaši ar:
 - i) tiesībām izmantot visus uzņēmuma aktīvus vai daļu no tiem,
 - ii) tiesībām vai līgumiem, kas piešķir izšķirošu ietekmi uz uzņēmumu vadības struktūru sastāvu, balsošanu vai lēmumiem vai kā citādi izšķiroši ietekmē uzņēmuma darbību;

- k) “sagatavotības konstatējums” ir atzinums, ka gaisa pārvadātājam, kurš piedāvā veikt gaisa pārvadājumus saskaņā ar šo nolīgumu, ir apmierinošas finansiālās iespējas un piemērota vadības pieredze šādu pakalpojumu sniegšanā un ka tas ir gatavs izpildīt normatīvo aktu prasības un prasības, kas reglamentē tādu pakalpojumu sniegšanu;
- l) “pilnas izmaksas” ir sniegto pakalpojumu izmaksas, kas var ietvert atbilstošas kapitāla izmaksu un aktīvu nolietojuma summas, kā arī tehniskās apkopes, ekspluatācijas, pārvaldības un administrēšanas izmaksas;
- m) “starptautiskie gaisa pārvadājumi” ir gaisa pārvadājumi, kas šķērso gaisa telpu pāri vairāk nekā vienas valsts teritorijai;
- n) “būtiski darījumi” ir preču piegāde un pakalpojumu sniegšana tādā apjomā, kas var ietekmēt Pušu gaisa pārvadātāju godīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt;
- o) “neregulārs pārvadājumu pakalpojums” ir gaisa pārvadājumu pakalpojums, kas nav regulārs pakalpojums;
- p) “Puse” ir Savienība un ES dalībvalstis, no vienas puses, vai ASEAN dalībvalsts, no otras puses;
- q) “Puses” ir:
 - i) Savienība un ES dalībvalstis un
 - ii) ASEAN dalībvalstis;
- r) “galvenā darījumdarbības vieta” ir gaisa pārvadātāja galvenais birojs vai juridiskā adrese tādas Puses teritorijā, kurā tiek veiktas gaisa pārvadātāja galvenās finansiālās funkcijas un darbības vadība, ieskaitot nepārtrauktu lidojumderīguma uzraudzību;
- s) “regulāri pārvadājumu pakalpojumi” ir tādu lidojumu kopums, no kuriem katram piemīt šādas pazīmes:
 - i) tas šķērso gaisa telpu virs vairāk nekā vienas valsts teritorijas;

- ii) to veic ar gaisa kuģi, lai pārvadātu pasažierus, bagāžu, pastu un/vai kravas par atlīdzību vai īres maksu tā, lai katrs lidojums būtu pieejams sabiedrības locekļiem;
- iii) to veic, lai nodrošinātu satiksmi starp diviem vai vairākiem noteiktiem punktiem vai nu:
 - A) saskaņā ar publicētu satiksmes sarakstu vai
 - B) vai ar tādu lidojumu regularitāti vai biežumu, ka tie veido atpazīstamas plānveida sērijas;
- t) “pašpakalpojumi” ir situācija, kad gaisa pārvadātājs tieši nodrošina sev vienas vai vairāku kategoriju apkalpošanu uz zemes un par to nodrošināšanu neslēdz līgumu ar kādu trešo personu. Šīs definīcijas izpratnē gaisa pārvadātāji savā starpā nav uzskatāmi par trešo pusi, ja:
 - i) vienam ir vairākums otrā vai
 - ii) kādai vienai struktūrai ir vairākums katrā no tiem;
- u) “būtisks traucējums Puses ekonomikā” ir ārkārtēja pagaidu būtiska krīze, kas ietekmē kādas ASEAN dalībvalsts vai ES dalībvalsts ekonomiku kopumā, nevis tikai noteiktu reģionu vai ekonomikas nozari;
- v) “valsts uzņēmums” ir jebkurš uzņēmums, kas iesaistīts komercdarbībā, ja:
 - i) Pusei pieder vairāk nekā 50 % no uzņēmuma parakstītā kapitāla vai uzņēmuma emitētajām akcijām piesaistītajām balsīm vai
 - ii) Puse īsteno vai tai ir iespēja tieši vai netieši īstenot izšķirošu ietekmi, pateicoties savai finansiālai dalībai tajā vai ar tās darbības noteikumiem vai praksi, vai ar jebkādiem citiem līdzekļiem, kas ir svarīgi, lai noteiktu šādu izšķirošu ietekmi pār uzņēmumu. Par kādas Puses izšķirošu ietekmi uzskata situāciju, kad Puse tieši vai netieši var iecelt vairāk nekā pusi uzņēmuma administratīvo, pārvaldes vai uzraudzības struktūru locekļu;

- w) “nekomerciāla pietura” ir nosēšanās tādu iemeslu dēļ, kas nav pasažieru uzņemšana gaisa kuģī vai izsēdināšana no tā, nedz arī bagāžas, kravu un/vai pasta sūtījumu iekraušana vai izkraušana;
- x) “subsīdija” ir jebkāds valdības vai jebkuras citas publiskas struktūras finanšu piešķirums, tai skaitā:
 - i) līdzekļu (piemēram, dotāciju, aizdevumu vai ieguldījumu pašu kapitālā) tiešs pārvedums, līdzekļu iespējams tiešs pārvedums, saistību (piemēram, aizdevuma garantiju, kapitāla ieguldījumu, īpašumtiesību, aizsardzības pret bankrotu vai apdrošināšanas) uzņemšanās;
 - ii) atteikšanās no tādiem ieņēmumiem vai tādu ieņēmumu neiekasēšana, kas citādi būtu iekasējami;
 - iii) tādu preču vai pakalpojumu sniegšana, kas nav vispārējā infrastruktūra, vai preču vai pakalpojumu iegāde, vai
 - iv) maksājumi finansēšanas mehānismam vai pienākuma uzticēšana privātai struktūrai vai tās norīkošana pildīt vienu vai vairākas šā panta 1. punkta x) apakšpunkta i), ii) un iii) punktā minētās funkcijas, kas parasti būtu valdības vai citas publiskas iestādes kompetencē un praksē nekādā būtiskā ziņā neatšķiras no valdību parastās prakses,

kas attiecas tikai uz struktūru vai nozari vai struktūru vai nozaru grupu, kas ir piešķirējas iestādes jurisdikcijā un piešķir priekšrocības gaisa pārvadātājiem. Uzskata, ka priekšrocību nepiešķir valdības vai citas publiskas struktūras finansiāla iejaukšanās, ja privāts tirgus dalībnieks, kura rīcību nosaka tikai komerciāli apsvērumi, būdams tādā pašā situācijā kā attiecīgā publiskā struktūra, būtu veicis tādu pašu finansiālu iejaukšanos;
- y) “tarifs” ir jebkura cena, likme vai maksa, ko gaisa pārvadātāji, tai skaitā to aģenti, piemēro pasažieru, bagāžas un/vai kravu pārvadājumiem (kas nav pasta pārvadājumi) pa gaisu (ieskaitot jebkuru citu saistītā transporta veidu), kā arī šādas cenas, likmes vai maksas pieejamības nosacījumi;
- z) “teritorija” attiecībā uz ASEAN dalībvalstīm ir sauszemes teritorija, iekšējie ūdeņi, arhipelāga ūdeņi, teritoriālie ūdeņi, jūras gultne un tās grunts, kā arī gaisa telpa virs šīs teritorijas un ūdeņiem, un attiecībā uz Savienību tā ir sauszemes teritorija, iekšējie ūdeņi un teritoriālie ūdeņi, kam piemēro ES Līgumus saskaņā ar minētajos Līgumos

paredzētajiem nosacījumiem, jūras gultne un tās grunts, kā arī gaisa telpa virs šīs teritorijas un ūdeņiem, un

- aa) "lietošanas maksa" ir maksa, ko gaisa pārvadātājiem piemēro par lidostas, aeronavigācijas vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumu, tai skaitā saistītu pakalpojumu un iekārtu, nodrošināšanu, vai ar troksni saistīta maksa un ietver nodevas, ko izmanto, lai novērstu vietējās gaisa kvalitātes problēmas ap lidostām. Lai novērstu šaubas, šī definīcija neietver shēmas, kas mazina ar klimatu saistītās, starptautiskās aviācijas radītās emisijas.

3. PANTS

Tiesību piešķiršana

Maršrutu grafiks

1. *ASEAN* dalībvalsts atļauj Savienības gaisa pārvadātājiem darboties šādos maršrutos:

jebkuri punkti Savienībā — jebkuri starppunkti — jebkuri punkti *ASEAN* dalībvalstī — jebkuri tālāki punkti.

Iepriekš norādīto maršrutu vajadzībām starppunktos un tālākos punktos ietilpst viens vai vairāki punkti jebkurā citā *ASEAN* dalībvalstī.

2. Savienība un tās dalībvalstis atļauj *ASEAN* dalībvalsts gaisa pārvadātājiem darboties šādos maršrutos:

jebkuri punkti attiecīgajā *ASEAN* dalībvalstī — jebkuri starppunkti — jebkuri punkti Savienībā — jebkuri tālāki punkti.

Iepriekš norādīto maršrutu vajadzībām Savienības punktos ietilpst viens vai vairāki punkti jebkurā ES dalībvalstī.

Satiksmes tiesības

3. Puses piešķir viena otrai šādas tiesības, kas ļauj to attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem veikt starptautiskos gaisa pārvadājumus:

- a) tiesības lidot pāri piešķirējas Puses teritorijai bez nosēšanās;

- b) tiesības veikt nekomerciālu pieturu piešķirējas Puses teritorijā;
- c) tiesības *ASEAN* dalībvalsts gaisa pārvadātājiem veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, izmantojot regulārus un neregulārus pasažieru, kravu un kombinētos pārvadājumu pakalpojumus, starp jebkuru punktu šajā *ASEAN* dalībvalstī un jebkuru punktu Savienībā (trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesības);
- d) tiesības Savienības gaisa pārvadātājiem veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, izmantojot regulārus un neregulārus pasažieru, kravu un kombinētos pārvadājumu pakalpojumus, starp jebkuru punktu Savienībā un jebkuru punktu *ASEAN* dalībvalstīs (trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesības);
- e) tiesības *ASEAN* dalībvalsts gaisa pārvadātājiem veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, izmantojot regulārus un neregulārus pasažieru, kravu un kombinētos pārvadājumu pakalpojumus, starp jebkuru punktu ES dalībvalstī un jebkuru punktu citā ES dalībvalstī vai jebkuru punktu trešā valstī kā daļu no pakalpojuma, kura izcelsme vai galamērķis ir šajā *ASEAN* dalībvalstī (piektās brīvības satiksmes tiesības), ievērojot šā panta 4. punktu;
- f) tiesības Savienības gaisa pārvadātājiem veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, izmantojot regulārus un neregulārus pasažieru, kravu un kombinētos pārvadājumu pakalpojumus, starp jebkuru punktu *ASEAN* dalībvalstī un jebkuru punktu citā *ASEAN* dalībvalstī vai jebkuru punktu trešā valstī kā daļu no pakalpojuma, kura izcelsme vai galamērķis ir Savienībā (piektās brīvības satiksmes tiesības), ievērojot šā panta 5. punktu, un
- g) citas šajā nolīgumā noteiktās tiesības.

4. Attiecībā uz pasažieru un kombinētajiem pakalpojumiem tiesības, kas piešķirtas saskaņā ar šā panta 3. punkta e) apakšpunktu, *ASEAN* dalībvalstīm ietver šādus nosacījumus:

- a) tūlīt pēc šā nolīguma stāšanās spēkā var veikt ne vairāk kā septiņus (7) iknedēļas lidojumus ar izlidošanu vai ielidošanu katrā ES dalībvalstī katrā virzienā;
- b) pēc diviem (2) gadiem var veikt ne vairāk kā septiņus (7) papildu iknedēļas lidojumus ar izlidošanu vai ielidošanu katrā ES dalībvalstī katrā virzienā un

- c) lidojumus, ko veic saskaņā ar šā panta 4. punkta b) apakšpunktu, nedrīkst apkalpot tajos maršrutos starp ES dalībvalsti un trešo valsti, kurus jau apkalpo kāds Savienības gaisa pārvadātājs. Šā punkta nolūkos uzskata, ka maršrutu apkalpo Savienības gaisa pārvadātājs, ja šis pārvadātājs apkalpo minēto maršrutu, sniedzot regulārus pārvadājumu pakalpojumus ar savu gaisa kuģi, ar gaisa kuģi, ko īrē ar apkalpi vai bez tās, vai tiešā savienojuma pakalpojumu gadījumā — izmantojot kodu koplietošanu.
5. Attiecībā uz pasažieru un kombinētajiem pārvadājumu pakalpojumiem tiesības, kas piešķirtas saskaņā ar šā panta 3. punkta f) apakšpunktu, ES dalībvalstīm ietver šādus nosacījumus:
- a) tūlīt pēc šā nolīguma stāšanās spēkā var veikt ne vairāk kā septiņus (7) iknedēļas lidojumus ar izlidošanu vai ielidošanu katrā ASEAN dalībvalstī katrā virzienā;
 - b) pēc diviem (2) gadiem var veikt ne vairāk kā septiņus (7) papildu iknedēļas lidojumus ar izlidošanu vai ielidošanu katrā ASEAN dalībvalstī katrā virzienā un
 - c) lidojumus, ko veic saskaņā ar šā panta 5. punkta b) apakšpunktu, nedrīkst apkalpot tajos maršrutos starp ASEAN dalībvalsti un trešo valsti, kurus jau apkalpo kāds attiecīgās ASEAN dalībvalsts gaisa pārvadātājs. Šā punkta nolūkos uzskata, ka maršrutu apkalpo ASEAN dalībvalsts gaisa pārvadātājs, ja šis pārvadātājs apkalpo minēto maršrutu, sniedzot regulārus pārvadājumu pakalpojumus ar savu gaisa kuģi, ar gaisa kuģi, ko īrē ar apkalpi vai bez tās, vai tiešā savienojuma pakalpojumu gadījumā — izmantojot kodu koplietošanu.

Darbības elastīgums

6. Pušu gaisa pārvadātāji pēc savas izvēles var jebkurā vai visos lidojumos šā panta 1. un 2. punktā noteiktajos maršrutos:
- a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;
 - b) apvienot dažādus reisa numurus vienā gaisa kuģa operācijā;
 - c) apkalpot starppunktus un tālākus punktus, kā arī punktus Pušu teritorijā jebkurā kombinācijā un secībā saskaņā ar šā panta 3. punkta noteikumiem;
 - d) izlaist nosēšanos kādā(-os) punktā(-os);

- e) jebkurā punktā pārcelt pārvadājumus no jebkura sava gaisa kuģa uz jebkuru citu savu gaisa kuģi (gaisa kuģa maiņa, nemainot lidojuma numuru);
- f) veikt starpnosēšanos jebkurā punktā, kas atrodas Pušu teritorijā vai ārpus tās;
- g) veikt tranzīta pārvadājumus caur citas Puses teritoriju;
- h) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no tā, kur šie pārvadājumi sākas, un
- i) vienā pakalpojumā (termināļu kopapkalpošanā) vienā un tajā pašā ES dalībvalstī vai ASEAN dalībvalstī apkalpot vairāk par vienu punktu.

7. Šā panta 6. punktā paredzēto darbības elastīgumu var izmantot bez virziena vai ģeogrāfiskiem ierobežojumiem, ja:

- a) ASEAN dalībvalsts gaisa pārvadātāju pakalpojumi apkalpo kādu punktu šajā ASEAN dalībvalstī un
- b) Savienības gaisa pārvadātāji apkalpo kādu punktu Savienībā.

8. Puses ļauj katram gaisa pārvadātājam noteikt tā piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu biežumu un jaudu, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem. Atbilstīgi šīm tiesībām neviena no Pusēm nedrīkst vienpusēji ierobežot pārvadājumu apjomu, pakalpojumu biežumu vai regularitāti, pārvadājumu maršrutus, izcelsmi un galamērķi un citas Puses gaisa pārvadātāju ekspluatēto gaisa kuģu tipus, izņemot gadījumus, kad tas nediskriminējošā veidā notiek muitas, tehniskās, ekspluatācijas, gaisa satiksmes pārvaldības drošuma, vidiskās vai veselības aizsardzības nolūkos vai kad šajā nolīgumā ir noteikts citādi.

9. Šā nolīguma noteikumi nepiešķir šādas tiesības:

- a) ASEAN dalībvalstu gaisa pārvadātājiem kādā ES dalībvalstī uzņemt par atlīdzību vai īres maksu vestus pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts tajā pašā ES dalībvalstī, un
- b) Savienības gaisa pārvadātājiem kādā ASEAN dalībvalstī uzņemt par atlīdzību vai īres maksu vestus pasažierus, bagāžu, kravas un/vai

pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts tajā pašā *ASEAN* dalībvalstī.

4. PANTS

Darbības atļaujas un tehniskās atļaujas

1. Saņemot darbības atļaujas pieteikumu no vienas Puses gaisa pārvadātāja, otra Puse piešķir attiecīgās darbības un tehniskās atļaujas ar vismazāko iespējamo procesuālo kavēšanos, ja ir izpildīti visi šie nosacījumi:

- a) attiecībā uz *ASEAN* dalībvalsts gaisa pārvadātāju:
 - i) gaisa pārvadātāja galvenā darbījumbārbības vieta ir attiecīgajā *ASEAN* dalībvalstī, un tam ir derīga darbības licence saskaņā ar šīs *ASEAN* dalībvalsts tiesību aktiem;
 - ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli īsteno un uztur *ASEAN* dalībvalsts, kas izsniegusi tam gaisa kuģa ekspluatanta apliecību, un ir precīzi norādīta kompetentā iestāde, un
 - iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar līdzdalības vairākumu pieder attiecīgajai *ASEAN* dalībvalstij, tās valstspiederīgajiem vai ir to faktiskā kontrolē, vai abējādi;
- b) attiecībā uz Savienības gaisa pārvadātāju:
 - i) gaisa pārvadātājs ir iedibināts Savienības teritorijā, un tam ir derīga darbības licence saskaņā ar Savienības tiesību aktiem;
 - ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli īsteno un uztur ES dalībvalsts, kas atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un ir precīzi norādīta kompetentā iestāde, un
 - iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar līdzdalības vairākumu ir vienas vai vairāku ES dalībvalstu, citas Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu dalībvalsts, Šveices vai šo valstu valstspiederīgo īpašumā un faktiskā kontrolē, vai abējādi;
- c) ir izpildīti 15. un 16. panta nosacījumi, un

- d) gaisa pārvadātājs izpilda normatīvajos aktos paredzētos nosacījumus, kurus parasti starptautiskajam gaisa transportam piemēro Puse, kas izskata pieteikumu.

2. Ja piemēro šo un 5. pantu, pierādījumi par gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli ietver to, ka:

- a) attiecīgajam gaisa pārvadātājam ir derīga darbības licence vai atļauja, ko izdevusi attiecīgās Puses kompetentā iestāde, un tas atbilst šīs Puses kritērijiem, kura izsniedz darbības licenci vai atļauju starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai, un
- b) šai Pusei ir un tā uztur drošības un drošuma uzraudzības programmas attiecībā uz šo gaisa pārvadātāju saskaņā ar ICAO standartiem.

3. Piešķirot darbības un tehniskās atļaujas, Puse pret visiem citas Puses pārvadātājiem izturas nediskriminējoši.

4. Saņemot darbības atļaujas pieteikumu no citas Puses gaisa pārvadātāja, Puse atzīst visus sagatavotības un/vai valstspiederības konstatējumus, kurus par attiecīgo gaisa pārvadātāju ir sagatavojusi šī cita Puse, tā, it kā šādus konstatējumus būtu sagatavojušas tās kompetentās iestādes, un neveic šo jautājumu papildu izmeklēšanu, izņemot 5. panta 2. punktā norādītajos gadījumos. Lai novērstu šaubas, šis punkts neattiecas uz konstatējumu atzīšanu saistībā ar drošuma apliecībām vai licencēm, drošības pasākumiem vai apdrošināšanas segumu.

5. PANTS

Darbības vai tehniskās atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana

1. Puse var atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot citas Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai izvirzīt tām nosacījumus, vai citādi atteikt, apturēt vai ierobežot citas Puses gaisa pārvadātāja darbību vai izvirzīt tai nosacījumus, ja:

- a) attiecībā uz ASEAN dalībvalsts gaisa pārvadātāju:
 - i) gaisa pārvadātāja galvenā darbības vieta nav ASEAN dalībvalstī, vai tam nav derīgas darbības licences saskaņā ar šīs ASEAN dalībvalsts tiesību aktiem, vai

- ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli neīsteno vai neuztur ASEAN dalībvalsts, kura izsniedza tam gaisa kuģa ekspluatanta apliecību, vai nav skaidri norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, vai
 - iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar vairākuma lēmumtiesībām nepieder attiecīgajai ASEAN dalībvalstij, tās valstspiederīgajiem vai nav to faktiskā kontrolē, vai abējādi;
- b) attiecībā uz Savienības gaisa pārvadātāju:
- i) gaisa pārvadātājs nav iedibināts Savienības teritorijā, vai tam nav derīgas darbības licences saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, vai
 - ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli neīsteno vai neuztur ES dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, vai nav precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, vai
 - iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar līdzdalības vairākumu nav vienas vai vairāku ES dalībvalstu, citas Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu dalībvalsts, Šveices vai šo valstu valstspiederīgo lēmumā un faktiskā kontrolē, vai abējādi; vai
- c) gaisa pārvadātājs nav izpildījis 7. pantā minēto normatīvo aktu prasības.

2. Ja Pusei ir pamatots iemesls uzskatīt, ka citas Puses gaisa pārvadātājs ir kādā no šā panta 1. punktā minētajām situācijām, šī Puse var pieprasīt apspriešanos ar attiecīgo citu Pusi.

3. Šo apspriešanos sāk, tiklīdz iespējams, bet ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pēc pieprasījuma par apspriešanos saņemšanas. Ja apmierinoša vienošanās netiek panākta trīsdesmit (30) dienu laikā vai tādā laikposmā no apspriešanās sākuma, par kādu ir panākta vienošanās, vai ja netiek veikts korektīvais pasākums, par kuru ir panākta vienošanās, Pusei, kura pieprasījusi apspriešanos, ir pamats veikt darbības ar nolūku atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot otras Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai izvirzīt tām nosacījumus, vai citādi atteikt, apturēt vai ierobežot attiecīgā gaisa pārvadātāja darbību vai izvirzīt tai nosacījumus, lai nodrošinātu atbilstību 4. un 7. panta noteikumiem.

4. Neatkarīgi no šā panta 3. punkta gadījuma, uz kuriem attiecas šā panta 1. punkta c) apakšpunkts, Puse var veikt tūlītēju vai steidzamu darbību, ja to prasa ārkārtējā situācija vai lai novērstu turpmāku neatbilstību. Lai novērstu šaubas,

saistībā ar turpmāku neatbilstību ir nepieciešams, lai neatbilstības jautājums jau būtu apspriests starp iesaistīto Pušu kompetentajām iestādēm.

5. Šis pants neierobežo nevienas Puses tiesības atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot citas Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehnisko atļauju vai izvirzīt tai nosacījumus, vai citādi atteikt, apturēt vai ierobežot citas Puses gaisa pārvadātāja vai gaisa pārvadātāju darbību vai izvirzīt tai nosacījumus saskaņā ar 8., 15., 16. vai 25. panta noteikumiem.

6. PANTS

Īpašumtiesību un kontroles liberalizācija

Puses atzīst iespējamus ieguvumus no to attiecīgo gaisa pārvadātāju īpašumtiesību un kontroles pakāpeniskas liberalizēšanas. Puses var piemērotā situācijā Apvienotajā komitejā, kas noteikta 23. pantā, vērtēt gaisa pārvadātāju īpašumtiesību un kontroles savstarpējas liberalizācijas aspektus. Pēc tam Apvienotā komiteja var ierosināt šā nolīguma grozījumus saskaņā ar 23. panta 4. punkta f) apakšpunktu un 28. pantu.

7. PANTS

Atbilstība normatīvajiem aktiem

1. Ielidojot vai atrodoties vienas Puses teritorijā vai izlidojot no tās, citas Puses gaisa pārvadātāji ievēro normatīvos aktus par starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu uzņemšanu, darbību tās teritorijā vai izlidošanu no tās.

2. Ielidojot vai atrodoties vienas Puses teritorijā vai izlidojot no tās, attiecībā uz citas Puses pasažieriem, apkalpi, bagāžu, kravu un/vai pasta sūtījumiem tiek ievēroti tās normatīvie akti par gaisa kuģu pasažieru, apkalpes, bagāžas, kravas un/vai pasta sūtījumu uzņemšanu, darbību tās teritorijā vai aizceļošanu no tās (ieskaitot noteikumus par ieceļošanu, formalitāšu kārtošānu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai — pasta sūtījumu gadījumā — pasta noteikumus).

3. Katra Puse savā teritorijā atļauj citas Puses gaisa pārvadātājiem veikt pasākumus nolūkā nodrošināt, ka tiek pārvadātas tikai tādas personas, kurām ir ceļošanas dokumenti, kas vajadzīgi, lai ielidotu vai atrastos tranzītā šīs citas Puses teritorijā.

8. PANTS

Godīga konkurence

1. Puses vienojas, ka to kopīgais mērķis ir izveidot godīgas konkurences apstākļus, kuros Pušu gaisa pārvadātājiem ir godīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt gaisa transporta pakalpojumu sniegšanā.

2. Lai sasniegtu šā panta 1. punktā minēto mērķi, Puses:

- a) pieņem vai saglabā konkurences likumu;
- b) izveido vai uztur funkcionāli neatkarīgu konkurences iestādi, kam piešķirtas visas nepieciešamās pilnvaras un resursi, kuri efektīvi veicina Puses konkurences tiesību aktu īstenošanu. Konkurences iestādes lēmumus var pārsūdzēt un pārskatīt šīs Puses tiesā vai šķīrējtiesā;
- c) savā attiecīgajā jurisdikcijā novērš visas diskriminācijas vai negodīgas prakses formas, kas negatīvi ietekmētu godīgas un vienlīdzīgas iespējas citas Puses gaisa pārvadātājiem konkurēt gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā. Lai novērstu šaubas, šā panta 2. punkta c) apakšpunkts neietver rīcību, kas aprakstīta 2. panta 1. punkta g) apakšpunktā, un
- d) nepiešķir un neļauj saglabāt subsīdijas nevienam gaisa pārvadātājam, ja tādas subsīdijas negatīvi ietekmētu godīgas un vienlīdzīgas iespējas citas Puses gaisa pārvadātājiem konkurēt gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā.

3. Neatkarīgi no šā panta 2. punkta d) apakšpunkta var piešķirt:

- a) atbalstu maksātnespējīgiem vai grūtībās nonākušiem gaisa pārvadātājiem, ja:
 - i) šā atbalsta nosacījums ir ticams pārstrukturēšanas plāns, kas pamatots uz reālistiskiem pieņēmumiem ar mērķi piemērotā termiņā nodrošināt grūtībās nonākušā gaisa pārvadātāja ilgtermiņa dzīvotspēju, un
 - ii) attiecīgais gaisa pārvadātājs, tā ieguldītāji vai akcionāri paši būtiski piedalās pārstrukturēšanas izmaksu segšanā;

- b) īslaicīgu likviditātes atbalstu grūtībās nonākušam gaisa pārvadātājam aizdevumu vai aizdevuma garantiju veidā, nepārsniedzot summu, kas nepieciešama vienīgi tam, lai attiecīgais gaisa pārvadātājs turpinātu saimniecisko darbību, uz pārstrukturēšanas vai likvidācijas plāna izstrādei nepieciešamo laikposmu;
- c) šādas subsīdijas, ja tiek izpildīts nosacījums, ka atbalsts nepārsniedz minimālo summu, kas nepieciešama to mērķa sasniegšanai, un ka ietekme uz Pušu sniegtajiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem ir minimāla:
 - i) subsīdijas, kuru mērķis ir novērst dabas katastrofu vai ārkārtēju situāciju nodarīto kaitējumu;
 - ii) subsīdijas, kuru mērķis ir novērst būtiskus traucējumus kādas Puses ekonomikā;
 - iii) subsīdijas gaisa pārvadātājiem, kuriem ir uzticēts veikt pārvadājumus atbilstīgi skaidri noteiktām sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistībām, lai apmierinātu būtiskas iedzīvotāju transporta vajadzības, kuras nevar apmierināt vienīgi ar tirgus spēkiem, ar noteikumu, ka šīs subsīdijas nepārsniedz samērīgu atlīdzību par attiecīgo gaisa pārvadājumu veikšanu, un
 - iv) subsīdijas, kas pieejamas visiem pārvadātājiem un kas nedz juridiski, nedz faktiski nav attiecināmas tikai uz noteiktiem gaisa pārvadātājiem.

4. Puses nodrošina, ka ikviens to gaisa pārvadātājs, kas sniedz gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, publicē vai citādi sagatavo un pēc pieprasījuma dara pieejamu finansiālo ziņojumu un tam pievienotu finanšu pārskatu, kuram ir veikta neatkarīga revīzija, ievērojot starptautiski atzītus grāmatvedības un uzņēmumu finansiālās informācijas izpaušanas standartus, piemēram, starptautiskos finanšu pārskatu standartus. Jebkurā gadījumā subsīdijas finansiālajā ziņojumā norāda atsevišķi.

5. Īpaši gaisa pārvadājumiem Puses nodrošina, ka būtiskie darījumi starp tās gaisa pārvadātājiem un preču un pakalpojumu sniedzējiem, kas ir šīs Puses valstij piederoši uzņēmumi (jebkurā formā), ir pamatoti ar komerciāliem noteikumiem, kas ir līdzvērtīgi tiem, kuri dominē nesaistītu pušu darījumos.

6. Katra Puse pēc citas Puses lūguma sniedz šai citai Pusei trīsdesmit (30) dienās vai saskaņotā laikposmā attiecīgo informāciju, ko var pamatoti pieprasīt, lai nodrošinātu šā panta noteikumu izpildi. Tā var ietvert papildu informāciju par

subsīdijām un šā panta 4. un 5. punktā minētajām pozīcijām. Ja šāda informācija tiek prasīta, saņēmēja Puse to apstrādā kā konfidencialu.

7. Ja viena vai vairākas Puses (turpmāk šajā pantā kopā "prasītāja Puse") uzskata, ka tās gaisa pārvadātāju godīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt ir negatīvi ietekmējusi:

- a) diskriminācija vai negodīga prakse, kas aizliegta ar šā panta 2. punkta c) apakšpunktu;
- b) subsīdija, kas aizliegta ar šā panta 2. punkta d) apakšpunktu, izņemot šā panta 3. punktā minētās subsīdijas, vai
- c) saskaņā ar šā panta 6. punktu pieprasītās informācijas nesniegšana,

tā var rīkoties saskaņā ar šā panta 8.–10. punktu.

8. Prasītāja Puse attiecīgajai Pusei vai Pusēm (turpmāk šajā pantā kopā "atbildētāja Puse") iesniedz rakstveida pieprasījumu apspriesties. Apspriešanās sākas ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienās pēc šāda pieprasījuma saņemšanas, ja vien Puses nav vienojušās citādi.

9. Ja prasītāja Puse un atbildētāja Puse nepanāk vienošanos par jautājumu sešdesmit (60) dienās no dienas, kad saņemts pieprasījums apspriesties, prasītāja Puse var veikt pasākumus pret visiem vai atsevišķiem atbildētājas Puses gaisa pārvadātājiem, kas ir veikuši apstrīdētās darbības vai kas ir guvuši labumu no attiecīgās diskriminācijas, negodīgās prakses vai subsīdijām.

10. Saskaņā ar šā panta 9. punktu veiktie pasākumi ir piemēroti, samērīgi un ierobežoti līdz apjomam un laikam, kas ir obligāti nepieciešams, lai mazinātu kaitējumu prasītājas Puses gaisa pārvadātājiem un likvidētu nepienācīgo priekšrocību, ko ir ieguvuši atbildētājas Puses gaisa pārvadātāji.

11. Ja ar šo pantu saistītos jautājumus iesniedz 25. pantā paredzētajā strīdu izšķiršanas procedūrā:

- a) neatkarīgi no 25. panta 2. un 3. punkta strīdu var nekavējoties iesniegt kādai personai vai struktūrai lēmuma pieņemšanai vai iesniegt izskatīšanai šķīrējtiesā un
- b) 25. panta 10., 11. un 12. punktā norādītos termiņus saīsina uz pusi.

12. Šis nolīgums neietekmē, neierobežo un neapdraud Pušu konkurences iestāžu, tiesu vai šķīrējtiesu, kas izskata šo iestāžu lēmumus, kompetenci vai pilnvaras. Nekāda prasītājas Puses rīcība saskaņā ar šā panta 9. punktu neskar iespējamās darbības un pasākumus, kurus veic minētās iestādes, tiesas un šķīrējtiesas, tostarp prasītājas Puses iestādes, tiesas un šķīrējtiesas. Pušu konkurences iestāžu, tiesu vai šķīrējtiesu, kas izskata šo iestāžu lēmumus, veiktās darbības un pasākumi tiek izslēgti no 25. pantā noteiktā strīdu izšķiršanas mehānisma.

9. PANTS

Darījumu veikšana

1. Puses ir vienisprātis, ka šķēršļi to gaisa pārvadātāju darījumiem mazina ieguvumus, kas jāpanāk ar šo nolīgumu. Puses vienojas sadarboties, lai novērstu šādus šķēršļus, ja tie var kavēt komercpārvadājumus, kropļot konkurenci vai ietekmēt vienlīdzīgas iespējas konkurēt.

2. Apvienotā komiteja pārbauda, cik efektīvi tiek novērsti šķēršļi Pušu gaisa pārvadātāju darījumdarbībai.

10. PANTS

Komerčiāli gaisa pārvadājumi

1. Puses cita citai piešķir tiesības, kas noteiktas šā panta 2.–17. punktā. Pušu gaisa pārvadātājiem šā panta kontekstā nav jāpatur vietējais partneris.

Gaisa pārvadātāja pārstāvji

2. Pušu gaisa pārvadātājiem ir atļauts, ja nepieciešams un ciktāl tas ir iespējams, brīvi un bez diskriminācijas izveidot birojus un telpas citas Puses teritorijā, lai sniegtu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu.

3. Neskarot drošības un drošuma noteikumus, ja šādas telpas atrodas lidostā, tās var būt ierobežotas vietas trūkuma dēļ.

4. Katras Puses gaisa pārvadātāji ir tiesīgi saskaņā ar citas Puses normatīvajiem aktiem par ieceļošanu, uzturēšanos un nodarbinātību ievest un uzturēt citas Puses teritorijā vadības, pārdošanas, tehnisko, darbības un citu speciālistu personālu, kas ir nepieciešams, lai atbalstītu gaisa pārvadājumu veikšanu. Vajadzības gadījumā, ievērojot attiecīgos spēkā esošos normatīvos aktus, Puses

paātrina darba atļauju piešķiršanu darbiniekiem, kas strādā šajā punktā minētajos birojos, tostarp arī tiem, kuri veic dažus īslaicīgus pienākumus.

Apkalpošana uz zemes

5. a) Neskarot šā panta 5. punkta b) apakšpunktu, katras Puses gaisa pārvadātājiem

saistībā ar apkalpošanu uz zemes citas Puses teritorijā ir tiesības:

- i) nodrošināt pašiem savu apkalpošanu uz zemes (pašpakalpojumus) vai

- ii) izvēlēties kādu no konkurējošiem piegādātājiem, ja šādi piegādātāji pilnībā vai daļēji nodrošina apkalpošanu uz zemes saskaņā ar attiecīgās Puses normatīvajiem aktiem;

- b) uz šā panta 5. punkta a) apakšpunktu attiecas drošības un drošuma apsvērumi, kā arī fiziski vai darbības ierobežojumi. Ja tādi apsvērumi ierobežo, nepieļauj vai liedz pašpakalpojumus un starp piegādātājiem, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, faktiski nav konkurences, attiecīgā Puse nodrošina, ka visi šie pakalpojumi ar vienādiem un adekvātiem nosacījumiem ir pieejami visiem gaisa pārvadātājiem, un tādu pakalpojumu cenas nosaka pēc piemērotiem, objektīviem, pārredzamiem un nediskriminējošiem kritērijiem.

Laika nišu piešķiršana lidostās

6. Puses nodrošina, ka tās noteikumi, vadlīnijas un procedūras laika nišu piešķiršanai lidostās savā teritorijā tiek piemēroti pārredzami, efektīvi, nediskriminējoši un laikus.

Darbības plāni, programmas un grafiki

7. Puse var pieprasīt paziņot saskaņā ar šo nolīgumu veikto gaisa pārvadājumu darba plānus, programmas vai grafikus iesniegšanai savām kompetentajām iestādēm tikai informatīvos nolūkos. Ja Puse pieprasa šādu paziņojumu, tā samazina paziņošanas prasību un procedūru administratīvo slogu citas Puses gaisa transporta starpniekiem un gaisa pārvadātājiem.

Pārdošana, vietējie izdevumi un naudas līdzekļu pārskaitījumi

8. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts pārdot gan savus, gan jebkura cita gaisa pārvadātāja gaisa pārvadājumu pakalpojumus un ar to saistītos

pakalpojumus citas Puses teritorijā. Gaisa pārvadātājs pēc saviem ieskatiem var to darīt tieši un/vai ar savu tirdzniecības aģentu, citu gaisa pārvadātāja ieceltu starpnieku starpniecību vai izmantot internetu vai jebkuru citu pieejamu kanālu. Šādu pārvadājumu un saistīto pakalpojumu pārdošana un pirkšana ir atļauta pārdošanas vai pirkšanas teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

9. Pušu gaisa pārvadātājiem ir atļauts apmaksāt vietējos izdevumus, tostarp degvielas iegādi citas Puses teritorijā, vietējā valūtā vai, pēc saviem ieskatiem, brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar valūtas maiņas tirgus kursu.

10. a) Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības pēc pieprasījuma konvertēt

vietējos ieņēmumus brīvi konvertējamā valūtā un pārvest šādus ieņēmumus jebkurā brīdī un jebkādā veidā no citas Puses teritorijas uz pašu izraudzītu valsti. Konvertācija un pārvedumi ir jāatļauj tūlīt, bez ierobežojumiem un aplikšanas ar attiecīgajiem nodokļiem saskaņā ar valūtas maiņas tirgus kursu, kas piemērojams attiecīgajām transakcijām un pārvedumiem dienā, kad gaisa pārvadātājs iesniedz sākotnējo pārveduma pieteikumu, un tiem nepiemēro nekādas maksas, izņemot parasto maksu par banku pakalpojumiem, ko piemēro par tādu konvertēšanu un pārvešanu;

b) ja izņēmuma apstākļos kapitāla aprīte un maksājumi, tostarp pārvedumi, rada vai draud radīt nopietnas grūtības kādas Puses saimnieciskajai darbībai, šī Puse var veikt pasākumus, kas ierobežo šā panta 10. punkta a) apakšpunktā noteiktās tiesības, ja šādi pasākumi ir īslaicīgi un absolūti nepieciešami, lai novērstu šādas grūtības. Šādi pasākumi nedrīkst būt patvaļīgas vai nepamatotas diskriminācijas līdzeklis attiecībā uz citu Pušu gaisa pārvadātājiem salīdzinājumā ar jebkuras citas valsts pārvadātājiem.

Sadarbīgas tirgdarbības līgumi

11. Veicot vai piedāvājot gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, katras Puses gaisa pārvadātāji var slēgt sadarbīgas tirgdarbības līgumus, piemēram, par bloku rezervēšanu vai kodu koplietošanu, ar:

a) jebkuru(-iem) Pušu gaisa pārvadātāju(-iem);

b) jebkuru(-iem) trešās valsts gaisa pārvadātāju(-iem) un

c) jebkuru virszemes (cietzemes vai jūras) pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju jebkurā valstī

ar noteikumu, ka i) apkalpošajam gaisa pārvadātājam ir atbilstīgas satiksmes tiesības, ii) līgumpārvadātājiem ir attiecīgs(-i) pamatā esošais(-ie) maršruts(-i) un iii) līgums atbilst regulatīvajām prasībām, kuras parasti piemēro šādiem līgumiem.

12. Veicot vai piedāvājot gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, jo īpaši A pantu, katras Puses gaisa pārvadātāji var slēgt sadarbīgas tirgdarbības līgumus, piemēram, par bloku rezervēšanu vai kodu koplietošanu, ar gaisa pārvadātāju, kas apkalpo iekšzemes posmu, ja:

- a) iekšzemes posms ir starptautiska lidojuma daļa un
- b) līgums atbilst regulatīvajām prasībām, ko parasti piemēro tādiem līgumiem.

Šā punkta izpratnē iekšzemes posms, ja tā apkalpošais pārvadātājs ir Savienības pārvadātājs, ir maršruts ES dalībvalsts teritorijā un, ja iekšzemes posma apkalpošais pārvadātājs ir ASEAN dalībvalsts pārvadātājs, maršruts šīs ASEAN dalībvalsts teritorijā.

13. Attiecībā uz tādu pasažieru pārvadājumu pārdošanu, kas ietver sadarbīgas tirgdarbības līgumus, pircējs jāinformē tirdzniecības vietā vai jebkurā gadījumā, reģistrējoties lidojumam vai pirms iekāpšanas, ja attiecīgā savienotā lidojuma gadījumā reģistrācija nav vajadzīga, par to, kuri pārvadājumu pakalpojuma sniedzēji apkalpos katru pārvadājuma posmu.

Jaukti pārvadājumi

14. Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem uz virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem neattiecas normatīvie akti, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka šos virszemes pārvadājumus piedāvā gaisa pārvadātājs, izmantojot savu nosaukumu.

15. Neatkarīgi no citiem šā nolīguma noteikumiem Pušu gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravas pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem ir tiesības bez ierobežojumiem saistībā ar starptautisko gaisa satiksmi izmantot jebkādu virszemes transportu kravu pārvadāšanai uz jebkuru punktu vai no jebkura punkta Pušu teritorijā vai trešās valstīs, arī pārvadājumiem uz visām lidostām ar muitas aprīkojumu un no tām, un attiecīgā gadījumā saskaņā ar piemērojamiem normatīvajiem aktiem tiesības pārvadāt kravas, kas atrodas muitas kontrolē. Šādām kravām, ko pārvadā ar virszemes transportu vai gaisa transportu, lidostā ir pieejamas muitas procedūras un telpas. Gaisa pārvadātājs drīkst izvēlēties pats veikt virszemes pārvadājumus vai nodrošināt tos, slēdzot līgumus ar citiem virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, tostarp nodrošinot virszemes pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz citi gaisa pārvadātāji un netieši kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji. Šādus intermodālus kravas pārvadājumu pakalpojumus drīkst piedāvāt par vienu kopīgu

cenu par kombinēto gaisa un virszemes pārvadājumu, ja kravu nosūtītāji netiek maldināti par faktiem, kas saistīti ar šādiem pārvadājumiem.

Noma

16. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts sniegt gaisa pārvadājumu pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu:

- a) izmantojot gaisa kuģus, ko bez apkalpes nomā no jebkura iznomātāja;
- b) izmantojot gaisa kuģus, ko ar apkalpi nomā no citiem nomnieka Puses gaisa pārvadātājiem, vai
- c) izmantojot gaisa kuģus, ko ar apkalpi nomā no valsts, kura nav nomnieka Puse, gaisa pārvadātājiem, ja nomu pamato ārkārtējas vajadzības, sezonālas tilpības vajadzības vai nomnieka darbības grūtības un nomas ilgums nepārsniedz laikposmu, kas absolūti nepieciešams šo vajadzību apmierināšanai vai grūtību pārvarēšanai.

17. Attiecīgās Puses var pieprasīt, ka to kompetentajām iestādēm ir jāapstiprina nomas līgums, lai pārbaudītu atbilstību šajā punktā paredzētajiem nosacījumiem un piemērojamām drošuma un drošības prasībām. Taču, ja Puse pieprasa šādu apstiprinājumu, tā cenšas paātrināt apstiprināšanas procedūras un attiecīgajiem pārvadātājiem minimālizēt administratīvo slogu. Lai novērstu šaubas, šā punkta noteikumi neskar Puses normatīvos aktus attiecībā uz minētās Puses gaisa pārvadātāju veiktu gaisa kuģu nomu.

11. PANTS

Muitas nodokļi un citi nodokļi

1. Ierodoties citas Puses teritorijā, gaisa kuģi, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, kurus veic Puses gaisa pārvadātāji, to parasto aprīkojumu, degvielu, smērvielas, tehniskos palīgmateriālus patēriņam, zemes aprīkojumu, rezerves daļas (ieskaitot dzinējus), gaisa kuģa krājumus (ieskaitot tādas preces kā pārtika, dzērieni, tabakas izstrādājumi un citi ražojumi, kas lidojuma laikā ierobežotā daudzumā ir paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru patēriņam) un citus priekšmetus, kas paredzēti izmantošanai vai ko izmanto tikai saistībā ar starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa ekspluatāciju vai apkalpošanu, uz savstarpības pamata un cik vien iespējams saskaņā ar Pušu attiecīgajiem iekšzemes normatīvajiem aktiem ar noteikumu, ka aprīkojums un krājumi paliek uz gaisa kuģa klāja, atbrīvo no visiem importa ierobežojumiem, tpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem, inspekcijas

maksām, pievienotās vērtības nodokļa (PVN) vai tamlīdzīgiem netiešajiem nodokļiem, kā arī līdzīgiem maksājumiem un nodevām:

- a) kurus uzliek otras Puses attiecīgās iestādes un
- b) kuru pamatā nav sniegto pakalpojumu izmaksas.

Lai novērstu šaubas, gaisa kuģi un citas šajā punktā minētās preces tiek uzskatīti par kustamu īpašumu un šis pants neietekmē Čikāgas konvencijas 24. panta spēkā esību un piemērošanu.

2. Ciktāl tas ir iespējams atbilstīgi Pušu valsts tiesību aktiem un saskaņā ar savstarpības principu, šā panta 1. punktā minētos nodokļus, nodevas un maksājumus, izņemot maksājumus, kas ir saistīti ar sniegtā pakalpojuma izmaksām, Puses neattiecina arī uz:

- a) gaisa kuģa krājumiem, kas ievesti vai piegādāti citas Puses teritorijā un samērīgā daudzumā iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;
- b) zemes aprīkojumu un rezerves daļām (tostarp dzinējiem), kas ievestas citas Puses teritorijā, lai apkalpotu, veiktu tehnisko apkopi vai remontētu kādas Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģus, ko izmanto starptautiskajos gaisa pārvadājumos, pat ja šādas iekārtas un rezerves daļas paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas veikts virs minētās teritorijas;
- c) degvielu, smērvielām un tehniskajiem palīgmateriāliem patēriņam, kas ievesti vai piegādāti citas Puses teritorijā, lai tos izmantotu Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas, un
- d) iespieddarbiem — kā noteikts citas Puses muitas tiesību aktos —, kas ir ievesti vai piegādāti šīs citas Puses teritorijā un iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos iespieddarbus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas.

3. Attiecībā uz šajā pantā paredzētajiem atbrīvojumiem Puses piešķir citas Puses gaisa pārvadātājiem ne mazāk labvēlīgus nosacījumus kā tos, ko tās piešķir

saviem gaisa pārvadātājiem vai jebkuras trešās valsts pārvadātājiem, atkarībā no tā, kuri no tiem ir labvēlīgāki.

4. Šā nolīguma noteikumi neliedz Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus degvielai, kas tās teritorijā nediskriminējošā veidā piegādāta izmantošanai citas Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kurš veic lidojumus starp diviem punktiem tās teritorijā.

5. Gaisa kuģa aprīkojumu, kā arī šā panta 1. un 2. punktā minētos materiālus, krājumus un rezerves daļas, kas parasti paliek Puses gaisa pārvadātāja ekspluatētā gaisa kuģī, drīkst izkraut citas Puses teritorijā vienīgi ar citas Puses muitas dienestu atļauju, un var prasīt, lai tie tiktu uzglabāti minēto iestāžu uzraudzībā vai kontrolē uz laiku līdz to atkārtotai izvešanai vai cita veida realizācijai saskaņā ar muitas noteikumiem.

6. Šajā pantā paredzētie atbrīvojumi ir spēkā arī gadījumos, kad Puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kam cita Puse līdzīgi ir piešķīrusi tādus pašus atbrīvojumus, par šā panta 1. un 2. punktā minēto priekšmetu nomu vai pārvietošanu citas Puses teritorijā.

7. Šā nolīguma noteikumi neliedz kādai Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus precēm, ko pārdod citādā veidā nekā pasažieru patēriņam gaisa kuģī gaisa pārvadājumu posmā starp diviem punktiem tās teritorijā, kuros ir atļauta iekāpšana vai izkāpšana.

8. Bagāžu un kravas, kas tiešā tranzītā šķērso Puses teritoriju, atbrīvo no nodokļiem, muitas un tamlīdzīgiem maksājumiem, kuru pamatā nav sniegto pakalpojumu izmaksas.

9. Var prasīt, lai šā panta 1. un 2. punktā minētais aprīkojums un krājumi tiktu uzglabāti kompetento iestāžu uzraudzībā un kontrolē.

10. Šis nolīgums neietekmē starp ASEAN dalībvalstīm un ES dalībvalstīm noslēgto spēkā esošo nolīgumu noteikumus par ienākuma un kapitāla nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu.

12. PANTS

Lietošanas maksa

1. Puses nodrošina, ka visas lietošanas maksas, ko tās maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras uzliek citas Puses gaisa pārvadātājiem par aeronavigācijas un gaisa satiksmes kontroles izmantošanu, ir saistītas ar izmaksām un nav diskriminējošas un tās ir ne mazāk labvēlīgas kā visizdevīgākie nosacījumi,

kas pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam līdzīgos apstākļos maksu piemērošanas laikā.

2. Izņemot nodevas, ko iekasē par pakalpojumiem, kuri aprakstīti 10. panta 5. punktā, Puses nodrošina, ka visas lietošanas maksas, ko to maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras uzliek citas Puses gaisa pārvadātājiem par lidostas, aviācijas drošības un ar to saistīto iekārtu un pakalpojumu izmantošanu, nav netaisnīgi diskriminējošas un tās ir taisnīgi sadalītas starp lietotāju kategorijām. Šīs maksas nepārsniedz pilno pašizmaksu, kas maksas iekasētājām kompetentajām iestādēm vai struktūrām rodas par attiecīgās lidostas un aviācijas drošības iekārtu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostās, kurās izmanto vienotu maksājumu sistēmu. Šīs maksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc nolietojuma summas atskaitīšanas. Iekārtas un pakalpojumus, par ko piemēro lietošanas maksas, nodrošina efektīvi un ekonomiski. Jebkurā gadījumā šīs maksas citas Puses gaisa pārvadātājiem uzliek, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk labvēlīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam maksu piemērošanas brīdī.

3. Puses pieprasa to maksas iekasētājām kompetentajām iestādēm vai struktūrām un gaisa pārvadātājiem, kuri izmanto pakalpojumus un iekārtas, apspriesties un apmainīties ar informāciju, kas varētu būt nepieciešama, lai nodrošinātu precīzu pārskatu par maksu samērīgumu saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktā izklāstītajiem principiem. Puses nodrošina, ka maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras sniedz gaisa pārvadātājiem pamatotu paziņojumu par visiem priekšlikumiem mainīt lietošanas maksas, lai lietotāji varētu paust savu viedokli un iesniegt piezīmes pirms šādu izmaiņu veikšanas.

13. PANTS

Tarifi

1. Puses ļauj Pušu gaisa pārvadātājiem brīvi noteikt tarifus.

2. Jebkura Puse var nediskriminējošā veidā jebkuras citas Puses gaisa pārvadātājiem pieprasīt paziņot savām kompetentajām iestādēm to gaisa pārvadājumu maksas un tarifus, kuru izcelsme ir Puses teritorijā, vienkāršoti un tikai informācijas nolūkā. Šādu gaisa pārvadātāju paziņojumu var pieprasīt ne agrāk kā tad, kad ir izteikts sākotnējais tarifu piedāvājums.

14. PANTS

Statistika

1. Katra Puse sniedz citām Pusēm pieejamos statistikas datus par gaisa pārvadājumiem saskaņā ar šo nolīgumu, ja tas ir pamatoti, ievērojot Pušu attiecīgos normatīvos aktus un bez diskriminācijas.
2. Puses vienojas sadarboties, lai veicinātu statistikas informācijas apmaiņu starp tām un tādējādi uzraudzītu gaisa pārvadājumu norisi saskaņā ar šo nolīgumu.

15. PANTS

Aviācijas drošums

1. Puses atkārtoti apstiprina, cik svarīga ir cieša sadarbība aviācijas drošuma jomā. Šajā kontekstā Puses vienojas vajadzības gadījumā iesaistīties turpmākā sadarbībā, jo īpaši, lai veicinātu drošuma informācijas apmaiņu, iespējamu dalību cita citas uzraudzības darbībās vai kopīgu pārraudzības darbību veikšanā, kā arī kopīgu projektu un iniciatīvu izstrādē, tostarp ar valstīm, kas nav šā nolīguma puses.
2. Lidojumderīguma sertifikātus, kompetences sertifikātus un licences, ko Puse izdevusi vai atzinusi par derīgām un kas joprojām ir spēkā, cita Puse un tās kompetentās iestādes atzīst par derīgiem dokumentiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai saskaņā ar šo nolīgumu, ja šādi sertifikāti vai licences tika izdoti vai padarīti derīgi atbilstīgi vismaz attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem, kas noteikti saskaņā ar Čikāgas konvenciju.
3. Katra Puse jebkurā laikā var pieprasīt apspriešanos par citas Puses uzturētajiem un pārvaldītajiem drošuma standartiem jomās, kas saistītas ar aeronavigācijas iekārtām, lidojuma apkalpi, gaisa kuģi un gaisa kuģa ekspluatāciju. Šādas apspriedes notiek trīsdesmit (30) dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas.
4. Ja pēc šādām šā panta 3. punktā minētajām konsultācijām pieprasītāja Puse konstatē, ka šī cita Puse pienācīgi neuztur un nepārvalda tādus drošuma standartus šā panta 3. punktā minētajās jomās, kas ir vismaz vienādi ar obligātajiem standartiem, kuri noteikti saskaņā ar Čikāgas konvenciju, šī cita Puse tiek informēta par šādiem konstatējumiem un pasākumiem, ko uzskata par nepieciešamiem, lai izpildītu šos obligātos standartus. Ja šī cita Puse piecpadsmit (15) dienās no paziņojuma saņemšanas vai termiņā, par ko Puses ir vienojušās, nav veikusi piemērotus korektīvos pasākumus, tas ir pamats pieprasītājai Pusei saskaņā ar šā panta 3. punkta noteikumiem atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot tāda gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai izvirzīt nosacījumus attiecībā uz tām, kura drošumu uzrauga šī cita Puse, vai citādi atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot šāda gaisa pārvadātāja darbības vai izvirzīt tām nosacījumus.

5. Ikvienu gaisa kuģi, ko ekspluatē Puses gaisa pārvadātājs vai kas tiek ekspluatēts tā vārdā, tam atrodoties citas Puses teritorijā, var pakļaut šīs citas Puses kompetento iestāžu perona pārbaudei, lai pārliecinātos par attiecīgo gaisa kuģa un tā apkalpes dokumentu spēkā esību, kā arī gaisa kuģa un tā aprīkojuma acīmredzamo stāvokli, ja tāda pārbaude nepamatoti neaizkavē gaisa kuģa ekspluatāciju.

6. Ja perona pārbaudē Puse konstatē, ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst spēkā esošajiem un saskaņā ar Čikāgas konvenciju noteiktajiem obligātajiem standartiem vai ka spēkā esošie un saskaņā ar Čikāgas konvenciju noteiktie drošuma standarti nav pienācīgi uzturēti un pārvaldīti, vai perona pārbaudei tiek likti šķēršļi, minētā Puse informē citas Puses kompetentās iestādes, kas atbildīgas par tā gaisa pārvadātāja drošuma pārraudzību, kurš ekspluatē attiecīgo gaisa kuģi, par konstatējumiem un nepieciešamajiem pasākumiem, lai nodrošinātu atbilstību minētajiem obligātajiem standartiem. Ja piecpadsmit (15) dienās no paziņojuma saņemšanas vai termiņā, par ko Puses ir vienojušās, nav veikti piemēroti korektīvie pasākumi, tas ir pamats pirmajai Pusei atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot tāda gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas, kurš ekspluatē attiecīgo gaisa kuģi, vai izvirzīt nosacījumus attiecībā uz tām vai citādi atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot šāda gaisa pārvadātāja darbības, kurš ekspluatē attiecīgo gaisa kuģi, vai izvirzīt tām nosacījumus.

7. Katrai Pusei ir tiesības nekavējoties rīkoties, cita starpā — tiesības atsaukt, apturēt vai ierobežot citas Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot citas Puses gaisa pārvadātāja darbības, ja tā secina, ka tas ir nepieciešams, ņemot vērā tūlītējas briesmas aviācijas drošumam. Puse, kura veic šādus pasākumus, nekavējoties informē otru Pusi, paskaidrojot savas rīcības iemeslus.

8. Jebkura darbība, ko Puse veic saskaņā ar šā panta 4., 6. un 7. punktu, tiek pārtraukta, tiklīdz vairs nepastāv šādas darbības veikšanas iemesls.

16. PANTS

Aviācijas drošība

1. Puses atkārtoti apliecina apņemšanos rūpēties par civilās aviācijas drošību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem, jo īpaši pienākumus saskaņā ar Čikāgas konvenciju, Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta Tokijā 1963. gada 14. septembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kas parakstīta Hāgā 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kura parakstīta Monreālā 1971. gada 23. septembrī, Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kurš parakstīts Monreālā 1988. gada 24. februārī, un Konvenciju par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu, kas parakstīta Monreālā 1991. gada 1. martā, ciktāl Puses ir puses minētajās konvencijās, kā arī citās konvencijās un protokolos, kas skar civilās aviācijas drošību.

2. Puses pēc pieprasījuma cita citai sniedz visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu jebkādas draudus civilās aviācijas drošībai un cita starpā novērstu civilu gaisa kuģu nelikumīgu sagrašanās un citas nelikumīgas darbības pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpi, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, kā arī citādas draudus civilās aviācijas drošībai.

3. Savstarpējās attiecībās Puses rīkojas atbilstīgi ICAO noteiktajiem aviācijas drošības standartiem. Tās prasa to reģistros reģistrētiem gaisa kuģu operatoriem, gaisa kuģu operatoriem, kuru galvenā darbības vieta vai pastāvīga uzturēšanās vieta ir to teritorijā, kā arī lidostu operatoriem to teritorijā darboties saskaņā ar šādiem aviācijas drošības standartiem.

4. Katra Puse nodrošina, ka tiek veikti efektīvi pasākumi tās teritorijā, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, ieskaitot pasažieru un to rokas bagāžas, reģistrētās bagāžas pārbaudi, personu, kas nav pasažieri, tostarp apkalpes, un priekšmetu, kurus tie pārvadā, pārbaudi un drošības kontroli, kravas, pasta sūtījumu, lidojuma laikā patērējamo krājumu un lidostu krājumu pārmeklēšanu un drošības kontroli, kā arī kontrolējamo teritoriju un ierobežotu lidojumu zonu piekļuves kontroli. Šie pasākumi ir jāpielāgo, lai tie atbilstu augošajam civilās aviācijas drošības apdraudējumam. Katra Puse piekrīt, ka ir jāievēro drošības noteikumi, ko pieprasa cita Puse, saistībā ar gaisa kuģu uzņemšanu, darbību tās teritorijā vai aizceļošanu no tās.

5. Pilnībā ievērojot un respektējot citu Pušu suverenitāti, Puse var pieņemt drošības pasākumus iekļūšanai tās teritorijā, kā arī ārkārtējus pasākumus, lai novērstu specifiskus draudus drošībai, par kuriem nekavējoties jāpaziņo attiecīgajai(-ām) citai(-ām) Pusei(-ēm). Katra Puse izturas labvēlīgi pret jebkuru citas Puses pieprasījumu veikt īpašus drošības pasākumus, un šī cita Puse ņem vērā drošības pasākumus, kādus jau piemēro pirmā Puse, un jebkādu pirmās Puses piedāvātu viedokli. Izņemot gadījumus, kad tas pamatotu iemeslu dēļ nav iespējams ārkārtējā situācijā, katra Puse iepriekš informē attiecīgo(-ās) citu(-as) Pusi(-es) par visiem īpašajiem drošības pasākumiem, ko grasās ieviest un kas varētu radīt būtisku finansiālu vai darbības ietekmi uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kuri paredzēti šajā nolīgumā. Jebkura Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai apspriestu šādus drošības pasākumus, kā paredzēts 23. pantā.

6. Katra Puse tomēr atzīst, ka šis pants neierobežo citas Puses iespējas vispār atteikt ielidošanu tās teritorijā reisam vai reisiem, kas pēc tās uzskatiem rada draudus tās drošībai.

7. Neskarot vajadzību veikt tūlītējus pasākumus, lai aizsargātu aviācijas drošību, Puses apliecina, ka, apsverot drošības pasākumus, tās novērtē iespējamo negatīvo ietekmi uz starptautiskiem gaisa pārvadājumiem un, ja tas nav ar likumu aizliegts, ņem vērā šādus faktorus, nosakot, kādi pasākumi ir vajadzīgi un atbilstīgi, lai novērstu tādas drošības problēmas.

8. Ja notiek civila gaisa kuģa nelikumīga sagrašanās (vai pastāv tādi draudi) vai notiek citas nelikumīgas darbības pret gaisa kuģu, pasažieru, apkalpes, lidostas vai

aeronavigācijas iekārtu drošību, Puses palīdz cita citai, atvieglinot saziņu un veicot citus piemērotus pasākumus, lai ātri un droši novērstu tādu incidentu vai tā draudus.

9. Katra Puse veic visus pasākumus, ko tā uzskata par lietderīgiem, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģis, kurš nelikumīgi sagrābts vai pret kuru veiktas citas nelikumīgas darbības un kurš atrodas uz zemes tās teritorijā, tiek aizturēts uz zemes, ja vien gaisa kuģa izlidošanas nepieciešamību nerada primārais pienākums aizsargāt cilvēku dzīvības. Ja ir lietderīgi, šādus pasākumus veic, savstarpēji apspriežoties ar attiecīgo(-ajām) Pusi(-ēm).

10. Ja Pusei ir dibināti iemesli uzskatīt, ka cita Puse neievēro šā panta noteikumus, pirmā var pieprasīt tūlītēju apspriešanos ar šo otru Pusi. Šādas apspriešanās notiek trīsdesmit (30) dienās pēc pieprasījuma saņemšanas. Ja apmierinoša vienošanās netiek panākta piecpadsmit (15) dienās vai tādā termiņā no apspriešanās sākuma, par kādu ir panākta vienošanās, Pusei, kura pieprasījusi apspriešanos, ir pamats veikt darbības ar nolūku atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot šīs citas Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai tām izvirzīt nosacījumus, lai nodrošinātu atbilstību šā panta noteikumiem. Ja to prasa ārkārtēja situācija vai lai novērstu turpmāku šā panta neievērošanu, pirmā Puse var veikt pagaidu pasākumus, lai atteiktu, atsauktu, apturētu vai ierobežotu šīs citas Puses gaisa pārvadātāju darbības vai tehniskās atļaujas, lai nodrošinātu atbilstību šā panta noteikumiem.

11. Jebkāda darbība, ko saskaņā ar šā panta 10. punktu veic pirmā Puse un kas minēta šajā punktā, tiek pārtraukta, kad otra attiecīgā Puse sāk ievērot šā panta noteikumus.

17. PANTS

Gaisa satiksmes pārvaldība

1. Puses vienojas sadarboties regulatīvajos jautājumos attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem, ieskaitot to drošuma uzraudzību. Tās vienojas risināt jebkuru ar gaisa satiksmes pārvaldības veikšanu saistītu politikas jautājumu nolūkā optimizēt lidojumu vispārējo efektivitāti, samazināt izmaksas un ietekmi uz vidi, kā arī uzlabot Pušu esošo gaisa satiksmes vadības sistēmu drošumu un savstarpējās gaisa satiksmes plūsmas veiktspēju.

2. Puses vienojas mudināt savas kompetentās iestādes un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus sadarboties Pušu esošo gaisa satiksmes vadības sistēmu savstarpējas izmantojamības un dziļākas integrācijas nodrošināšanā, lai mazinātu aviācijas ietekmi uz vidi, kā arī dalītos informācijā, ja tas ir lietderīgi.

3. Puses vienojas veicināt sadarbību starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lai apmainītos ar lidojumu datiem un koordinētu satiksmes plūsmas

lidojumu efektivitātes optimizēšanai, lai panāktu labāku gaisa satiksmes paredzamību, punktualitāti un gaisa satiksmes nepārtrauktību.

4. Puses vienojas sadarboties savu gaisa satiksmes pārvaldības modernizācijas programmu ietvaros, tostarp gan izstrādes, gan izvēšanas pasākumos, un veicināt kopīgu dalību validēšanas un demonstrēšanas pasākumos.

18. PANTS

Vide

1. Puses atbalsta vajadzību aizsargāt vidi, veicinot ilgtspējīgu aviācijas attīstību. Puses plāno sadarboties noteikt jautājumus, kas ir saistīti ar starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi.

2. Puses atzīst, cik svarīgi ir strādāt kopā un ar globālo sabiedrību, lai apsvērtu un mazinātu aviācijas ietekmi uz vidi.

3. Puses atkārtoti uzsver, cik svarīgi ir cīnīties ar klimata pārmaiņām, un šajā nolūkā vienojas sadarboties, lai risinātu ar aviāciju saistīto siltumnīcefekta gāzu (turpmāk — SEG) emisiju jautājumu gan vietējā, gan starptautiskā līmenī.

4. Puses vienojas apmainīties ar informāciju un uzturēt regulāru dialogu starp ekspertiem, lai uzlabotu sadarbību, risinot jautājumus par starptautiskās aviācijas ietekmi uz vidi, tostarp tādās jomās kā pētniecība un attīstība, ilgtspējīga aviācijas degviela, ar troksni saistīti jautājumi un citi pasākumi, kuru mērķis ir novērst SEG emisijas, ņemot vērā to daudzpusējās vides tiesības un pienākumus.

5. Puses atzīst, ka ir svarīgi veikt piemērotus pasākumus, lai novērstu vai citādi mazinātu gaisa transporta ietekmi uz vidi, ar nosacījumu, ka tādi pasākumi pilnībā atbilst Pušu tiesībām un pienākumiem saskaņā ar starptautiskajām tiesībām.

19. PANTS

Gaisa pārvadātāju atbildība

Puses, kas ratificējušas Monreālas konvenciju, atkārtoti apstiprina savas saistības saskaņā ar Monreālas konvenciju. Pārējās Puses aņemas ratificēt Monreālas konvenciju pēc iespējas ātrāk un attiecīgi informēt Apvienoto komiteju.

20. PANTS

Patērētāju aizsardzība

Puses vienojas sadarboties, lai aizsargātu patērētāju intereses gaisa transporta jomā. Šīs sadarbības mērķis ir augsta patērētāju aizsardzības līmeņa sasniegšana, ņemot vērā visu ieinteresēto pušu intereses un Pušu atšķirīgās iezīmes. Šajā nolūkā Puses Apvienotajā komitejā savstarpēji apspriež patērētāju interešu jautājumus, tostarp to plānotos pasākumus, lai pēc iespējas palielinātu Pušu attiecīgo režīmu saderīgumu, ciktāl tas iespējams.

21. PANTS

Datorizētas rezervēšanas sistēmas

1. DRS piegādātājiem, kas darbojas vienas Puses teritorijā, ir tiesības ieviest un uzturēt savas DRS un nodrošināt, ka tās ir brīvi pieejamas ceļojumu aģentūrām vai ceļojumu sabiedrībām, kuru pamatdarbība ir ar ceļojumiem saistītu produktu izplatīšana citas Puses teritorijā, ar noteikumu, ka DRS atbilst visām attiecīgajām šīs citas Puses regulatīvajām prasībām.
2. Puses atceļ visas pastāvošās prasības, kas var ierobežot vienas Puses DRS brīvu piekļuvi citas Puses tirgum vai citādi ierobežot DRS piegādātāju konkurenci. Puses atturas no tādu prasību pieņemšanas nākotnē.
3. Neviena Puse savā teritorijā nepiemēro un neļauj piemērot citas Puses DRS piegādātājiem DRS attēlošanas prasības, kas atšķiras no prasībām, kuras tiek piemērotas pašas Puses DRS piegādātājiem vai citām DRS tās tirgū. Neviena Puse neliedz slēgt nolīgumus starp DRS piegādātājiem, to nodrošinātājiem un abonentiem, kas veicina izsmeļošas un objektīvas ceļošanas informācijas sniegšanu patērētājiem vai neitrālas attēlošanas regulatīvo prasību izpildi.
4. Vienas Puses DRS īpašniekiem un ekspluatantiem, kuri izpilda citas Puses attiecīgās regulatīvās prasības, ir tādas pašas iespējas būt DRS īpašniekiem šīs citas Puses teritorijā, kādas ir jebkuras citas DRS īpašniekiem un ekspluatantiem, kuri darbojas minētās Puses tirgū.
5. Ja uz DRS attiecas brīvās tirdzniecības nolīgums (uz kuru attiecas Vispārējās vienošanās par pakalpojumu tirdzniecību V.1. panta 1. punkts), kurš ir parakstīts vai par kuru notiek sarunas starp Savienību un ASEAN dalībvalsti, šā panta 1.—4. punkts neattiecas uz šo ASEAN dalībvalsti.

22. PANTS

Sociālie aspekti

1. Puses atzīst, cik svarīgi ir ņemt vērā šā nolīguma ietekmi uz darbu, nodarbinātību un darba apstākļiem. Puses piekrīt sadarboties ar darbaspēku saistītos jautājumos šā nolīguma darbības jomā, cita starpā attiecībā uz ietekmi uz nodarbinātību, pamattiesībām darbā, darba apstākļiem, sociālo aizsardzību un sociālo dialogu.

2. Puses atzīst katras Puses tiesības noteikt sev tādu vietējo darba aizsardzības līmeni, kādu uzskata par piemērotu, kā arī pieņemt vai grozīt attiecīgos tiesību aktus un politikas nostādnes atbilstīgi starptautiski atzītiem standartiem, kas noteikti starptautiskās konvencijās, kuru puse tā ir. Puses nodrošina, ka to attiecīgajos normatīvajos aktos paredzētās tiesības un principi tiek nevis apdraudēti, bet efektīvi īstenoti.

3. Katra Puse turpina uzlabot savus tiesību aktus un politiku un tiecas uz to, lai nodrošinātu un veicinātu augstu darba aizsardzības līmeni aviācijas nozarē. Puses atzīst, ka uz darba pamatprincipu un tiesību pārkāpumiem nevar atsaukties un tos citādi izmantot, lai gūtu likumīgas salīdzinošas priekšrocības, un ka darbaspēka standartus nevar izmantot protekcionismam.

4. Puses atkārtoti apstiprina savu apņemšanos saskaņā ar pienākumiem, kas izriet no to dalības Starptautiskajā darba organizācijā (turpmāk — SDO) un 1998. gada 18. jūnijā Ženēvā pieņemtās SDO Deklarācijas par pamatprincipiem un tiesībām darbā un tās turpmākās izpildes, ievērot, veicināt un īstenot šo deklarāciju.

5. Puses veicina to mērķu sasniegšanu, kas ietverti SDO Pienācīga darba nodrošināšanas programmā un SDO Deklarācijā par sociālo taisnīgumu un taisnīgu globalizāciju, ko pieņēma Ženēvā 2008. gada 10. jūnijā.

6. Puses apņemas darīt visu, lai pilnībā ratificētu SDO pamatkonvencijas, ja to vēl nav izdarījušas. Puses arī apsvērs citu SDO konvenciju un starptautisko standartu ratifikāciju un efektīvu īstenošanu darba un sociālajā jomā, kas attiecas uz civilās aviācijas nozari, ņemot vērā vietējos apstākļus.

7. Jebkura Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai risinātu darbaspēka jautājumus un apmainītos ar atbilstošu informāciju, ko uzskata par būtisku.

23. PANTS

Apvienotā komiteja

1. No Pušu pārstāvjiem sastāvoša Apvienotā komiteja ir atbildīga par šā nolīguma administrēšanas uzraudzību un nodrošina tā pareizu īstenošanu.

2. Apvienotā komiteja izstrādā un pieņem savu reglamentu.

3. Apvienotā komiteja sanāk pēc vajadzības un vismaz vienreiz gadā. Jebkura Puse var jebkurā laikā pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu. Šādai sanāksmei ir jānotiek pēc iespējas ātrāk, bet ne vēlāk kā divus (2) mēnešus pēc pieprasījuma sasaukt sanāksmi saņemšanas, ja vien Puses nevienojas citādi.

4. Lai pareizi tiktu īstenots šis nolīgums, Apvienotā komiteja:

- a) apmainās ar informāciju, tostarp par izmaiņām attiecīgo Pušu tiesību aktos, noteikumos un politikās, kas var ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus, kā arī ar statistikas informāciju, lai uzraudzītu gaisa pakalpojumu norisi saskaņā ar šo nolīgumu;
- b) dod ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, kas skaidri paredzēti šajā nolīgumā;
- c) attīsta sadarbību, tostarp regulatīvajos jautājumos;
- d) rīko konsultācijas par jebkuriem jautājumiem, kas saistīti ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju;
- e) vajadzības gadījumā rīko konsultācijas par gaisa pārvadājumiem, ko izskata starptautiskās organizācijās, attiecībās ar trešām valstīm un daudzpusējās vienošanās, kā arī apsvērumiem par to, vai ir jāpieņem vienota pieeja;
- f) apsver iespējamās jomas nolīguma turpmākai izvēšanai, tostarp ieteikumus par nolīguma grozījumiem, un
- g) lemj par jebkuru jaunu šā nolīguma autentisku valodas versiju gadījumā, ja tam pievienosies jaunas ES dalībvalstis.

5. Ieteikumus un lēmumus pieņem vienprātīgi Savienība un tās dalībvalstis, no vienas puses, un visas ASEAN dalībvalstis kopā, no otras puses. Apvienotās komitejas pieņemtie lēmumi Pusēm ir saistoši.

24. PANTS

Īstenošana

1. Šis nolīgums nav jāuztver par nodomu piešķirt tiesības vai uzlikt pienākumus, uz kuriem Puses valstspiederīgie var tieši atsaukties jebkuras citas Puses tiesās vai šķīrējtiesās.
2. Puses veic visus attiecīgos vispārējos vai īpašos pasākumus, lai nodrošinātu šajā nolīgumā noteikto pienākumu izpildi.
3. Īstenojot savas tiesības, kas paredzētas šajā nolīgumā, Puses veic pasākumus, kas ir piemēroti un samērīgi to attiecīgajiem mērķim.
4. Puses atturas no pasākumiem, kas traucētu sasniegt šā nolīguma mērķus.
5. Katra Puse ir atbildīga par šā nolīguma pareizu izpildes panākšanu tās teritorijā.
6. Katra Puse, ievērojot attiecīgo Pušu piemērojamos normatīvos aktus, sniedz citai Pusei visu nepieciešamo informāciju un palīdzību iespējamo pārkāpumu izmeklēšanas gadījumā, ko šī cita Puse veic saskaņā ar šo nolīgumu.
7. Šis nolīgums nekavē apspriešanās un pārrunas starp Pušu kompetentajām iestādēm ārpus Apvienotās komitejas, tostarp gaisa pārvadājumu attīstības, drošības, drošuma, vides, sociālās politikas, gaisa satiksmes pārvaldības, aviācijas infrastruktūras, konkurences un patērētāju aizsardzības jomā. Puses informē Apvienoto komiteju par tādu apspriešanos un pārrunu iznākumu, kas var ietekmēt šā nolīguma interpretāciju vai piemērošanu.
8. Ja šajā nolīgumā ir dota atsauce uz Pušu sadarbību, tās cenšas atrast kopēju pamatu vienotai rīcībai, lai šo nolīgumu attīstītu tālāk un/vai uzlabotu tā darbību attiecīgajās jomās, pamatojoties uz abpusēju piekrišanu.

25. PANTS

Strīdu izšķiršana un šķīrējtiesa

1. Neskarot 5. un 8. pantu, strīdus, kas saistīti ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, viena vai vairākas Puses var iesniegt izskatīšanai šajā pantā paredzētajā strīdu izšķiršanas mehānismā.
2. Neskarot iepriekšējas apspriešanās starp Pusēm saskaņā ar šo nolīgumu, ja Puse vēlas izmantot šajā pantā paredzēto strīdu izšķiršanas mehānismu, tā par savu nodomu rakstveidā paziņo attiecīgajai(-ajām) Pusei(-ēm) un pieprasa organizēt Apvienotās komitejas sanāksmi, lai apspriestos.

3. a) Ja:

- i) Apvienotā komiteja nav apspriedusi šo jautājumu divu (2) mēnešu laikā no šā panta 2. punktā minētā pieprasījuma saņemšanas dienas vai dienā, par kuru puses vienojušās, vai
- ii) strīds nav izšķirts sešu (6) mēnešu laikā pēc minētā pieprasījuma,

strīdu var nodot izskatīšanai un izlemšanai kādai personai vai struktūrai pēc iesaistīto Pušu vienošanās.

- b) Ja iesaistītās Puses nespēj vienoties par strīda nodošanu izlemšanai kādai personai vai struktūrai, strīda izskatīšanu pēc jebkuras Puses pieprasījuma saskaņā ar šo pantu nodod šķīrējtiesai.

4. Neatkarīgi no šā panta 2. un 3. punkta, ja Puse ir veikusi darbības, lai atteiktu, atsauktu, apturētu vai ierobežotu citas Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai izvirzītu tām nosacījumus vai citādi atteiktu, atsauktu, apturētu vai ierobežotu šīs citas Puses gaisa pārvadātāja darbības vai izvirzītu tām nosacījumus, strīda izskatīšanu var nekavējoties nodot izlemšanai personai vai struktūrai vai iesniegt šķīrējtiesai. Šo panta 10., 11. un 12. punktā norādītos termiņus saīsina uz pusi.

5. Šķīrējtiesas pieprasījumu viena vai vairākas Puses (turpmāk kopā — prasītāja Puse) iesniedz rakstveidā attiecīgajai(-ajām) Pusei(-ēm) (šajā pantā turpmāk kopā — atbildētāja Puse). Prasītāja Puse pieprasījumā izklāsta risināmos jautājumus, apraksta aplūkojamo pasākumu un paskaidro, kādēļ uzskata, ka pasākums nav saderīgs ar šā nolīguma noteikumiem.

6. Ja prasītāja Puse un atbildētāja Puse nevienojas citādi, strīdu izšķir šķīrējtiesa, kurā ir trīs šķīrējtiesneši un kura ir izveidota šādi:

- a) divdesmit (20) dienās no dienas, kad saņemts domstarpību izšķiršanas pieprasījums, prasītāja Puse un atbildētāja Puse ieceļ pa vienam šķīrējtiesnesim. Trīsdesmit (30) dienās pēc šo divu šķīrējtiesnešu iecelšanas prasītāja Puse un atbildētāja Puse vienojoties ieceļ trešo šķīrējtiesnesi, kurš darbojas kā šķīrējtiesas priekšsēdētājs;
- b) ja prasītāja Puse vai atbildētāja Puse neieceļ šķīrējtiesnesi vai ja trešo šķīrējtiesnesi neieceļ saskaņā ar šā panta 6. punkta a) apakšpunktu, prasītāja Puse vai atbildētāja Puse var lūgt ICAO Padomes priekšsēdētāju iecelt vajadzīgo šķīrējtiesnesi vai

šķīrējtiesnešus trīsdesmit (30) dienās no pieprasījuma saņemšanas dienas. Ja ICAO Padomes priekšsēdētājam ir ASEAN dalībvalsts vai kādas ES dalībvalsts valstspiederība, tad šķīrējtiesnesi amatā ieceļ augstākais šīs padomes priekšsēdētāja vietnieks, kuram nav ASEAN dalībvalsts vai kādas ES dalībvalsts valstspiederības.

7. Šķīrējtiesas izveides diena ir diena, kad pēdējais no trim (3) minētajiem šķīrējtiesnešiem piekrīt viņa iecelšanai.

8. Šķīrējtiesas procesu rīko saskaņā ar reglamentu, kuru Apvienotā komiteja pieņem tās pirmajā sanāsmē, ievērojot šā panta noteikumus un saskaņā ar 23. panta 4. punkta b) apakšpunktu un 5. punktu. Kamēr Apvienotā komiteja nav pieņēmusi reglamentu, šķīrējtiesa nosaka savus procesuālos noteikumus.

9. Pēc prasītāja Puses vai atbildētājas Puses lūguma šķīrējtiesa, gaidot galīgo nolēmumu, var dot rīkojumu veikt pagaidu korektīvus pasākumus, tostarp grozīt vai apturēt pasākumus, ko prasītāja Puse vai atbildētāja Puse veic saskaņā ar šo nolīgumu

10. Šķīrējtiesa ne vēlāk kā deviņdesmit (90) dienās pēc tās izveides prasītājai Pusei un atbildētājai Pusei iesniedz starpposma ziņojumu, kurā izklāstīti konstatētie fakti, attiecīgo noteikumu piemērojamība un šķīrējtiesas secinājumu un ieteikumu galvenais pamatojums. Ja tā uzskata, ka minēto termiņu nevar ievērot, tiesas priekšsēdētājs par to rakstveidā paziņo prasītājai Pusei un atbildētājai Pusei, norādot kavēšanās iemeslus un dienu, kurā tiesa plāno iesniegt savu starpposma ziņojumu. Šķīrējtiesa starpposma ziņojumu nekādā gadījumā neizdod vēlāk kā simt divdesmit (120) dienās pēc tās izveides.

11. Četrpadsmit (14) dienās no starpposma ziņojuma izdošanas dienas prasītāja Puse vai atbildētāja Puse var iesniegt šķīrējtiesai rakstveida pieprasījumu izskatīt konkrētus starpposma ziņojuma aspektus. Pēc prasītājas Puses un atbildētājas Puses rakstveida piezīmju izskatīšanas par starpposma ziņojumu tiesa var grozīt ziņojumu un veikt turpmāku pārbaudi pēc saviem ieskatiem. Šķīrējtiesas galīgā nolēmuma secinājumos iekļauj starpposma ziņojuma posmā minēto argumentu pietiekamu apspriešanu un sniedz skaidras atbildes uz prasītājas Puses un atbildētājas Puses jautājumiem un piezīmēm.

12. Šķīrējtiesa paziņo savu galīgo nolēmumu prasītājai Pusei un atbildētājai Pusei simt divdesmit (120) dienās no tās izveides dienas. Ja šķīrējtiesa uzskata, ka šo termiņu nav iespējams ievērot, tās priekšsēdētājs par to rakstveidā paziņo prasītājai Pusei un atbildētājai Pusei, norādot kavēšanās iemeslus un dienu, kad šķīrējtiesa plāno izdot nolēmumu. Šķīrējtiesa nolēmumu nekādā gadījumā neizdod vēlāk kā simt piecdesmit (150) dienās no tās izveides dienas.

13. Papildus šā panta 4. punktā minētajiem apstākļiem attiecīgie šā panta 10., 11. un 12. punktā minētie termiņi tiek samazināti uz pusi:

- a) pēc prasītājas Puses vai atbildētājas Puses pieprasījuma, ja šķīrējtiesa desmit (10) dienās no tās izveidošanas nolēm, ka lieta ir steidzama, vai
- b) ja prasītāja Puse un atbildētāja Puse tā vienojas.

14. Prasītāja Puse un atbildētāja Puse var iesniegt lūgumus skaidrot šķīrējtiesas galīgo nolēmumu desmit (10) dienās pēc tā izdošanas, un šķīrējtiesa skaidrojumus izdod piecpadsmit (15) dienās pēc šāda lūguma saņemšanas.

15. Ja šķīrējtiesa konstatē, ka ir pārkāpts šis nolīgums un pārkāpumu veikusi Puse nepilda šķīrējtiesas galīgo nolēmumu vai četrdesmit (40) dienās pēc tiesas galīgā nolēmuma paziņošanas nav panākusi vienošanos ar otru Pusi par abpusēji apmierinošu risinājumu, otra Puse var pārtraukt piemērot salīdzināmus ieguvumus, kas rodas no šā nolīguma, līdz brīdim, kad pārkāpumu veikusi Puse būs izpildījusi šķīrējtiesas galīgo nolēmumu vai prasītāja Puse un atbildētāja Puse panākušas vienošanos par abpusēji apmierinošu risinājumu.

26. PANTS

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Ievērojot šā panta 2. un 7. punktu, jebkurš agrāks gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums vai vienošanās starp ES dalībvalsti un *ASEAN* dalībvalsti vai starp Savienību un *ASEAN* dalībvalsti tiek apturēti, kamēr šis nolīgums ir spēkā starp šīm Pusēm.

2. Neskarot šā panta 1. punktu, agrāka ES dalībvalsts un *ASEAN* dalībvalsts gaisa pārvadājumu nolīguma vai vienošanās noteikumus par jautājumiem, kas aptverti šā nolīguma 3., 4., 10. un 13. pantā, turpina piemērot kā šā nolīguma noteikumus, ja tie no attiecīgo gaisa pārvadātāju viedokļa ir labvēlīgāki. Visas tiesības un labumus, ko saskaņā ar šiem noteikumiem saņem attiecīgās ES dalībvalsts gaisa pārvadātāji, iegūst visi Savienības gaisa pārvadātāji.

3. Šā panta 2. punktā jebkuras interpretācijas atšķirības, pirms tās tiek iesniegtas apspriešanai Apvienotajā komitejā, vispirms tiek risinātas, apspriežoties iesaistītajām Pusēm. Ja jautājums netiek atrisināts ar Apvienotās komitejas starpniecību, to var nodot izskatīšanai 25. pantā paredzētajā strīdu izšķiršanas mehānismā.

4. Jebkurām satiksmes papildu tiesībām, kuras pēc šā nolīguma stāšanās spēkā ES dalībvalsts varētu piešķirt *ASEAN* dalībvalstij vai otrādi, piemēro šo nolīgumu, un tās nediskriminē Savienības gaisa pārvadātājus. Par tādu vienošanos nekavējoties paziņo Apvienotajai komitejai.

5. Apvienotā komiteja izveido un regulāri atjaunina informatīvu sarakstu ar šā panta 2. un 4. punktā minētajiem noteikumiem par gaisa satiksmes tiesību kārtību.

6. Ja Puses kļūst par cita daudzpusēja nolīguma Pusēm vai apstiprina *ICAO* vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kas skar šajā nolīgumā ietvertos jautājumus, tās saskaņā ar 23. pantu apspriežas Apvienotajā komitejā, lai noteiktu, vai ir nepieciešama šā nolīguma pārskatīšana, lai šādus apstākļus ņemtu vērā.

7. Šis nolīgums neietekmē to, vai ir spēkā un ir piemērojamas esošās un turpmākās ES dalībvalstu un *ASEAN* dalībvalstu vienošanās attiecībā uz to suverenitātē attiecīgi esošajām teritorijām, kuras nav ietvertas šā nolīguma 2. panta "teritorijas" definīcijā.

27. PANTS

Pielikums

Šā Nolīguma pielikums ir tā sastāvdaļa. Jebkurus grozījumus pielikumā izdara saskaņā ar 28. pantu.

28. PANTS

Grozījumi

Par jebkuru grozījumu šajā nolīgumā Puses var vienoties, apspriežoties saskaņā ar 23. pantu. Grozījumi stājas spēkā saskaņā ar procedūru, kas izklāstīta 33. pantā.

29. PANTS

Izbeigšana

1. Šo nolīgumu var izbeigt Savienība un tās dalībvalstis vai visas *ASEAN* dalībvalstis, rīkojoties kopā, attiecīgi iesniedzot rakstveida paziņojumu Eiropas Savienībai vai *ASEAN* ģenerālsekretāram. Izbeigšana stājas spēkā astoņpadsmit (18) mēnešus pēc dienas, kad *ASEAN* ģenerālsekretārs vai Eiropas Savienība saņēmuši attiecīgo paziņojumu.

2. Ja dalībvalsts izstājas no Savienības vai *ASEAN*, šo nolīgumu pārstāj piemērot attiecībā uz šo valsti saskaņā ar 32. pantu no dienas, kad stājas spēkā tās izstāšanās attiecīgi no Savienības vai *ASEAN*.

30. PANTS

Nolīguma reģistrācija

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus pēc spēkā stāšanās *ASEAN* ģenerālsēkretārs reģistrē *ICAO*.

31. PANTS

Jaunu ES dalībvalstu pievienošanās

1. Šim nolīgumam var pievienoties valstis, kas kļuvušas par Eiropas Savienības dalībvalstīm pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas.
2. ES dalībvalsts pievienošanās šim nolīgumam stājas spēkā, deponējot pievienošanās instrumentu Eiropas Savienībai, kas informē Puses un *ASEAN* ģenerālsēkretāru par pievienošanās instrumenta deponēšanu un tās datumu. Pievienošanās stājas spēkā piecpadsmitajā (15.) dienā pēc pievienošanās instrumenta deponēšanas.
3. 26. panta 1., 2., 3. un 7. punktu pēc analogijas piemēro spēkā esošajiem nolīgumiem un līgumiem, kas pastāv brīdī, kad ES dalībvalsts pievienojas šim nolīgumam.

32. PANTS

Teritoriālā piemērošana

Šo nolīgumu piemēro, no vienas puses, Savienības teritorijā un, no otras puses, *ASEAN* dalībvalstu teritorijā, kā noteikts 2. panta 1. punkta z) apakšpunktā.

33. PANTS

Stāšanās spēkā

1. Šis nolīgums ir jāratificē, jāpieņem vai jāapstiprina saskaņā ar Pušu attiecīgajām procedūrām.
2. *ASEAN* ģenerālsēkretārs iesniedz rakstveida paziņojumu Eiropas Savienībai, apstiprinot, ka ir pabeigtas attiecīgās ratifikācijas, pieņemšanas vai apstiprināšanas procedūras *ASEAN* dalībvalstīs. Eiropas Savienība iesniedz rakstveida paziņojumu *ASEAN* ģenerālsēkretāram, apstiprinot, ka ir pabeigtas attiecīgās ratifikācijas, pieņemšanas vai apstiprināšanas procedūras Savienībā un tās dalībvalstīs.

3. Ievērojot N pantu, šis nolīgums stājas spēkā trīsdesmitajā (30.) dienā pēc šā panta 2. punktā paredzētā vēlākā rakstveida paziņojuma saņemšanas.

34. PANTS

Autentiskie teksti

1. Šis nolīgums ir sagatavots divos oriģināleksemplāros angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, horvātu, igauņu, itāļu, īru, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu un zviedru valodā; visi teksti ir vienlīdz autentiski.

2. Ja redakcija dažādās valodās atšķiras, Apvienotā komiteja izlemj, kuras valodas teksts izmantojams.

3. Vienu nolīguma oriģināltekstu, ieskaitot jebkādus tā grozījumus, deponē *ASEAN* ģenerālsekretāram, kurš katrai *ASEAN* dalībvalstij nekavējoties izsniedz tā apliecinātu kopiju. Otru nolīguma oriģināltekstu, ieskaitot jebkādus tā grozījumus, deponē Eiropas Savienībā.

To apliecinot, pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu divos eksemplāros [vieta] [gads]. gada [datums]. [mēnesis].

Beļģijas Karalistes vārdā —	Brunejas Darusalamas valdības vārdā —
Bulgārijas Republikas vārdā —	Taizemes Karalistes valdības vārdā —
Čehijas Republikas vārdā —	Indonēzijas Republikas valdības vārdā —
Dānijas Karalistes vārdā —	Laosas Tautas Demokrātiskās Republikas valdības vārdā —
Vācijas Federatīvās Republikas vārdā —	Malaizijas valdības vārdā —
Igaunijas Republikas vārdā —	Mjanmas Savienības Republikas valdības vārdā —
Īrijas vārdā —	Filipīnu Republikas valdības vārdā —
Grieķijas Republikas vārdā —	Singapūras Republikas valdības vārdā —
Spānijas Karalistes vārdā —	Taizemes Karalistes valdības vārdā —
Francijas Republikas vārdā —	Vjetnamas Sociālistiskās Republikas valdības vārdā —
Horvātijas Republikas vārdā —	
Itālijas Republikas vārdā —	
Kipras Republikas vārdā —	
Latvijas Republikas vārdā —	
Lietuvas Republikas vārdā —	
Luksemburgas Lielhercogistes vārdā —	
Ungārijas vārdā —	
Maltas Republikas vārdā —	
Nīderlandes Karalistes vārdā —	
Austrijas Republikas vārdā —	
Polijas Republikas vārdā —	
Portugāles Republikas vārdā —	
Rumānijas vārdā —	
Slovēnijas Republikas vārdā —	
Slovākijas Republikas vārdā —	
Somijas Republikas vārdā —	
Zviedrijas Karalistes vārdā —	
Eiropas Savienības vārdā —	

A pants **Maršrutu grafiks**

1. Neatkarīgi no 3. panta 1. un 2. punkta un ievērojot Indonēzijas valsts normatīvos aktus, pasažieru un kombinēto gaisa pārvadājumu veikšanai starp Indonēziju un Savienību punkti Indonēzijā attiecas uz Denpasāru, Džakartu, Makasāru, Medanu un Surabaju.

2. Ja:

- a) gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums starp *ASEAN* dalībvalstīm vai
- b) gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgums starp visām *ASEAN* dalībvalstīm kopā un jebkuru citu valsti

ļauj pārvadātājiem sniegt pasažieru un kombinētos gaisa pārvadājumus uz punktiem Indonēzijā, kas nav Denpasāra, Džakarta, Makasara, Medana un Surabaja, Indonēzijas punktos iekļauj arī šos punktus.

3. 10. panta 12. punkta kontekstā attiecībā uz Indonēziju vietējās kodu koplietošanas tiesības īsteno caur šā panta 1. un 2. punktā norādītajiem punktiem uz jebkuru citu punktu Indonēzijā un otrādi.

B PANTS **Satiksmes tiesības**

Neatkarīgi no 3. panta 2. punkta piemēro šādus noteikumus:

- a) piektās brīvības satiksmes tiesību piešķiršana saskaņā ar 3. panta 3. punkta f) apakšpunktu Savienības gaisa pārvadātājam, kas ļauj veikt pasažieru un kombinētos gaisa pārvadājumus starp punktiem Mjanmā un punktiem *ASEAN*, stājas spēkā 2024. gada 1. jūlijā;
- b) piektās brīvības satiksmes tiesību piešķiršana saskaņā ar 3. panta 3. punkta e) apakšpunktu Mjanmas gaisa pārvadātājam, kas ļauj veikt pasažieru un kombinētos gaisa pārvadājumus starp punktiem Savienībā, stājas spēkā 2024. gada 1. jūlijā;
- c) piektās brīvības satiksmes tiesību piešķiršana saskaņā ar 3. panta 3. punkta f) apakšpunktu Savienības gaisa pārvadātājam, kas ļauj veikt pasažieru un kombinētos gaisa pārvadājumus starp punktiem Savienībā un punktiem Vjetnamā ārpus *ASEAN*, attiecas tikai uz maršrutiem, ko neapkalpo Vjetnamas gaisa pārvadātājs;
- d) piektās brīvības satiksmes tiesību piešķiršana saskaņā ar 3. panta 3. punkta e) apakšpunktu Vjetnamas gaisa pārvadātājam, kas ļauj veikt pasažieru un kombinētos gaisa pārvadājumus starp punktiem Vjetnamā un Savienībā un punktiem ārpus Savienības, attiecas tikai uz maršrutiem, ko neapkalpo Savienības gaisa pārvadātājs.

C PANTS **Starposēšanās tiesības**

1. Neatkarīgi no 3. panta 6. punkta f) apakšpunkta Savienības gaisa pārvadātāju pašu nosēšanās tiesību izmantošana koptermiņāla darbībām tajā pašā *ASEAN* dalībvalstī stājas spēkā divus (2) gadus pēc tam, kad šādas tiesības ir abpusēji piešķirtas gaisa pārvadājumu pakalpojumu

nolīgumā starp ASEAN dalībvalstīm. Tajā pašā laikā stājas spēkā ASEAN dalībvalstu gaisa pārvadātāju starpnosēšanās tiesību izmantošana koptermiņā darbībām tajā pašā ES dalībvalstī.

2. Līdz tam katra Puse labvēlīgi izskata citas Puses gaisa pārvadātāju pieteikumus, papildus divpusēji vienojoties, veikt savu starpnosēšanās satiksmi koptermiņā darbībās tajā pašā ASEAN dalībvalstī vai ES dalībvalstī, ja šādas tiesības vēl nav pieejamas.

D PANTS

Apzīmējuma piešķiršana gaisa pārvadātājam

1. Neatkarīgi no 4. panta 1. punkta Indonēzija, Mjanma, Filipīnas un Vjetnama var saglabāt tādu prasību attiecībā uz gaisa pārvadātāju izraudzīšanos, kāda ir spēkā to attiecīgajos valsts normatīvajos aktos šā nolīguma parakstīšanas laikā.

2. Šā panta 1. punktā Savienības publicēto "To ES gaisa pārvadātāju sarakstu, kuriem ir aktīva darbības licence", uzskata par atbilstošu valsts prasībām izraudzīties minētajā sarakstā iekļautos pārvadātājus, ja saraksts ir viegli pieejams elektroniski minēto ASEAN dalībvalstu kompetentajām iestādēm.

3. Indonēzija, Mjanma, Filipīnas un Vjetnama cenšas pēc iespējas ātrāk atcelt minētās izraudzīšanas prasības un attiecīgi informē Apvienoto komiteju.

E PANTS

Godīga konkurence

1. Lai novērstu šaubas, Puses apstiprina, ka 8. panta 2. punkta a) un b) apakšpunkts tikai nosaka Pušu pienākumu pieņemt vai saglabāt konkurences tiesību aktus un izveidot neatkarīgu konkurences iestādi, lai panāktu šo konkurences tiesību aktu izpildi. Puses arī apstiprina, ka šis nolīgums neierobežo minēto konkurences iestāžu darbības neatkarību. Uz šo konkurences iestāžu lēmumiem neattiecas strīdu izšķiršanas mehānisms saskaņā ar 25. pantu.

2. Tādējādi Puse var lūgt kompensāciju saistībā ar 8. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktu tikai tad, ja citai Pusei nav konkurences tiesību aktu vai funkcionāli neatkarīgas konkurences iestādes, kas efektīvi panāk šīs Puses konkurences tiesību aktu izpildi. 8. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktu nevar interpretēt kā tādu lēmumu vai spriedumu apstrīdēšanu, kurus pieņēmusi Puses konkurences iestāde, tiesas vai šķīrējtiesas, lai panāktu Puses konkurences tiesību aktu izpildi.

3. Neatkarīgi no 25. panta 1. punkta strīdu izšķiršanas mehānismu minētajā pantā nepiemēro strīdiem, kas radušies pirms 2025. gada 1. janvāra, saistībā ar 8. panta piemērošanu vai interpretāciju.

F PANTS

Darbības plāni, programmas un grafiki

1. Neskarot 3. pantu un 10. panta 11. un 12. punktu, kā arī 10. panta 7. punktu, Kambodža, Indonēzija, Laosas TDR, Malaizija, Mjanma, Filipīnas, Taizeme un Vjetnama var saglabāt to attiecīgajos valsts normatīvajos aktos paredzētās procedūras, kas spēkā šā nolīguma parakstīšanas laikā, attiecībā uz darbības plānu, programmu un grafiku apstiprināšanu, tostarp informāciju par pakalpojumiem, kas tiek sniegti saskaņā ar sadarbīgas tirgdarbības līgumiem, kurus Savienības gaisa pārvadātāji noslēguši, lai sniegtu gaisa pārvadājumu pakalpojumus uz minēto valstu teritorijām un no tām.

2. Kambodža, Indonēzija, Laosas TDR, Malaizija, Mjanma, Filipīnas, Taizeme un Vjetnama samazina šādu prasību un procedūru administratīvo slogu. Minēto darbības plānu, programmu un grafiku apstiprinājumu piešķir desmit (10) darbdienu laikā no gaisa pārvadātāja pieteikuma saņemšanas dienas, ja gaisa pārvadātājs ir saņēmis atbilstošas darbības un tehniskās atļaujas saskaņā ar 4. pantu.

3. Kambodža, Indonēzija, Laosas TDR, Malaizija, Mjanma, Filipīnas, Taizeme un Vjetnama cenšas pēc iespējas ātrāk atcelt minētās procedūras un attiecīgi informē Apvienoto komiteju.

G PANTS

Pārdošana un vietējie izdevumi

1. Neatkarīgi no 10. panta 8. un 9. punkta Indonēzija, Mjanma un Vjetnama var saglabāt prasības, kas pastāvēja to attiecīgajos valsts normatīvajos aktos šā nolīguma parakstīšanas laikā attiecībā uz savas valsts valūtas izmantošanu par iekšzemes pārvadājumu un saistīto pakalpojumu pārdošanu un vietējo izdevumu apmaksu.
2. Indonēzija, Mjanma un Vjetnama cenšas pēc iespējas ātrāk atcelt minētās prasības un attiecīgi informē Apvienoto komiteju.

H PANTS

Vietējo ieņēmumu pārvedumi

1. Lai novērstu šaubas, termins "pārvedums" 10. panta 10. punkta a) apakšpunktā Filipīnu gadījumā neattiecas uz pārvedumiem, ko veikušas ārvalstu korporācijas filiāles, kuras nodarbojas ar tirdzniecību vai darījumdarbību Filipīnās.
2. Attiecībā uz peļņas pārvedumiem, ko veic ārvalstu korporācijas filiāle, kura nodarbojas ar tirdzniecību vai darījumdarbību Filipīnās, Filipīnām ir tiesības iekasēt filiāles peļņas pārveduma nodokli saskaņā ar tās valsts tiesību aktiem, ja vien nav noteikta zemāka likme vai atbrīvojums saskaņā ar nodokļu dubultās uzlikšanas līgumu starp Filipīnām un ārvalstu pārvadātāja rezidences vietas valsti.
3. Filipīnas cenšas sadarboties ar Savienību, lai izstrādātu kopīgu regulējumu attiecībā uz to Savienības gaisa pārvadātāju naudas pārvedumiem, kas darbojas Filipīnās, un attiecīgi informē Apvienoto komiteju.

I PANTS

Tarifi

1. Neskarot 13. panta 1. punktu un neatkarīgi no 13. panta 2. punkta, Filipīnas var saglabāt procedūras, kas pastāv to attiecīgajos valsts normatīvajos aktos šā nolīguma parakstīšanas laikā, attiecībā uz tarifu apstiprināšanu, ko nosaka Savienības gaisa pārvadātājiem par gaisa pārvadājumiem uz Filipīnu teritoriju un no tās. Minētos tarifus apstiprina desmit (10) darbdienās pēc to iesniegšanas.
2. Filipīnas cenšas pēc iespējas ātrāk atcelt minētās procedūras un attiecīgi informē Apvienoto komiteju.

J PANTS

Aizdevumu garantijas

8. panta 2. punkta d) apakšpunkta noteikumus nepiemēro subsīdijām aizdevumu garantiju veidā, ko Vjetnama piešķirusi pirms šā nolīguma parakstīšanas un līdz šādu vienošanos termiņa beigām. Tomēr, ja šādas garantijas rada jebkādus maksājumus, tos veic attiecīgi saskaņā ar 8. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktu.

K PANTS

Nediskriminēšana

1. Neatkarīgi no D panta tajā minētās ASEAN dalībvalstis Savienības gaisa pārvadātājiem piešķir ne mazāk labvēlīgus nosacījumus kā tos, ko tās piešķir jebkuras citas valsts gaisa pārvadātājiem attiecībā uz gaisa pārvadātāju izraudzīšanu.
2. Neatkarīgi no F, G un I panta, tajos uzskaitītās ASEAN dalībvalstis Savienības gaisa pārvadātājiem piešķir ne mazāk labvēlīgus nosacījumus kā tos, ko tās piešķir saviem gaisa

pārvadātājiem vai jebkuras citas valsts gaisa pārvadātājiem, atkarībā no tā, kurš no šiem nosacījumiem ir labvēlīgāks attiecībā uz darbības plānu, programmu un grafiku apstiprināšanu, pārdošanas un vietējiem izdevumiem un tarifiem.

L PANTS

Datorizētas rezervēšanas sistēmas

ASEAN dalībvalstis, kas minētas 21. panta 5. punktā, šā nolīguma parakstīšanas brīdī ir Indonēzija, Malaizija, Filipīnas, Taizeme un Vjetnama.

M PANTS

Abpusējība

Ja saskaņā ar D, F, G un I pantu *ASEAN* dalībvalsts pieprasa Savienības gaisa pārvadātāju izraudzīšanu, Savienības gaisa pārvadātājiem piemēro valsts procedūras darbības plānu, programmu un grafiku, sadarbīgas tirgdarbības līgumu vai tarifu iepriekšējai apstiprināšanai vai valsts prasības attiecībā uz konkrētos darījumos izmantojamo valūtu, Savienība ir tiesīga attiecībā uz šīs *ASEAN* dalībvalsts gaisa pārvadātājiem piemērot tādus pašus vai līdzvērtīgus pasākumus.

N PANTS

Stāšanās spēkā Malaizijā

1. Neatkarīgi no 33. panta, ja Malaizija ir vienīgā *ASEAN* dalībvalsts, kas nav paziņojusi *ASEAN* ģenerālsekretāram savu apstiprinājumu, ka ir pabeigtas šā nolīguma ratifikācijas, pieņemšanas vai apstiprināšanas procedūras:

- a) *ASEAN* ģenerālsekretārs tomēr var iesniegt Eiropas Savienībai rakstveida paziņojumu, kas apliecina, ka visas *ASEAN* dalībvalstis, izņemot Malaiziju, ir pabeigušas attiecīgās šā nolīguma ratifikācijas, pieņemšanas vai apstiprināšanas procedūras;
- b) šis nolīgums stājas spēkā saskaņā ar 33. panta 3. punktu Savienībā un tās dalībvalstīs, kā arī visās *ASEAN* dalībvalstīs, izņemot Malaiziju, un
- c) pēc tam nolīgums attiecībā uz Malaiziju stājas spēkā trīsdesmitajā (30.) dienā no dienas, kad *ASEAN* ģenerālsekretārs ir nosūtījis Eiropas Savienībai turpmāku rakstveida paziņojumu, kurā apstiprināts, ka Malaizija ir pabeigusi šā nolīguma ratifikācijas, pieņemšanas vai apstiprināšanas procedūras.

2. Pēc šā nolīguma parakstīšanas un līdz brīdim, kad tas stājas spēkā, attiecībā uz Malaiziju:

- a) turpina piemērot un atstāj negrozītus visus iepriekšējos gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus vai vienošanās starp ES dalībvalstīm un Malaiziju un starp Savienību un Malaiziju, kas parakstīti vai noslēgti pirms nolīguma parakstīšanas, un
- b) starp ES dalībvalstīm un Malaiziju vai starp Savienību un Malaiziju nenoslēdz jaunus gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumus vai vienošanās, izņemot tādus, kas apmierinātu ierobežotas un steidzamas vajadzības ārkārtējos apstākļos un neskarot attiecīgos valsts normatīvos aktus. Savienība vai attiecīgā ES dalībvalsts informē pārējās Puses par šādiem jauniem gaisa pārvadājumu pakalpojumu nolīgumiem vai vienošanos.

O PANTS
Progresā ziņojums

Apvienotā komiteja katru gadu pārskata progresu, kas panākts attiecībā uz šā pielikuma pantu īstenošanu, pamatojoties uz attiecīgo *ASEAN* dalībvalstu paziņojumu.