



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 9. aprill 2021
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0083(NLE)

7666/21
ADD 1

AVIATION 69
RELEX 280
OC 7

SAATEMÄRKUSED

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	8. aprill 2021
Saaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär
Komisjoni dok nr:	COM(2021) 157 final - ANNEX
Teema:	LISA järgmise dokumendi juurde: Ettepanek: nõukogu otsus ühelt poolt Katari Riigi ning teiselt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide vahelise lennutranspordilepingu Euroopa Liidu nimel allkirjastamise ja ajutise kohaldamise kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2021) 157 final - ANNEX.

Lisatud: COM(2021) 157 final - ANNEX

Brüssel, 8.4.2021
COM(2021) 157 final

ANNEX

LISA

järgmise dokumendi juurde:

Ettepanek: Nõukogu otsus

**ühelt poolt Katari Riigi ning teiselt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide vahelise
lennutranspordilepingu Euroopa Liidu nimel allkirjastamise ja ajutise kohaldamise
kohta**

ÜHELT POOLT KATARI RIIGI
NING TEISELT POOLT EUROOPA LIIDU
JA SELLE LIIKMESRIIKIDE
VAHELINE
LENNUTRANSPOORDILEPING

SISUKORD

ARTIKKEL 1: Mõisted

I JAOTIS. MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2: Õiguste andmine

ARTIKKEL 3: Lennutegevusluba

ARTIKKEL 4: Lennutegevusloa andmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine ja piiramine

ARTIKKEL 5: Omandiõiguse ja kontrolli liberaliseerimine

ARTIKKEL 6: Vastavus õigusnormidele

ARTIKKEL 7: Aus konkurents

ARTIKKEL 8: Ärivõimalused

ARTIKKEL 9: Tollimaksud

ARTIKKEL 10: Kasutustasud

ARTIKKEL 11: Piletihinnad ja lastitariifid

ARTIKKEL 12: Statistika

II JAOTIS. ÕIGUSKOOSTÖÖ

ARTIKKEL 13: Lennuohutus

ARTIKKEL 14: Lennundusjulgestus

ARTIKKEL 15: Lennuliikluse korraldamine

ARTIKKEL 16: Keskkond

ARTIKKEL 17: Lennuettevõtja vastutus

ARTIKKEL 18: Tarbijakaitse

ARTIKKEL 19: Arvutipõhised ettetellimissüsteemid

ARTIKKEL 20: Sotsiaalaspektid

III JAOTIS. INSTITUTSIOONILISED SÄTTED

ARTIKKEL 21: Tõlgendamine ja rakendamine

ARTIKKEL 22: Ühiskomitee

ARTIKKEL 23: Vaidluste lahendamine ja vahekohus

ARTIKKEL 24: Seos teiste lepingutega

ARTIKKEL 25: Muutmine

ARTIKKEL 26: Euroopa Liidu uute liikmesriikide ühinemine

ARTIKKEL 27: Lepingu lõpetamine

ARTIKKEL 28: Lepingu registreerimine

ARTIKKEL 29: Jõustumine, ajutine kohaldamine ja hoiulevõtmine

1. LISA: Üleminekusätted

2. LISA: Nn viienda vabaduse liiklusõiguste geograafiline kohaldatavus lastilendude puhul

KATARI RIIK (edaspidi „Katar“)

ühelt poolt
ning

BELGIA KUNINGRIIK,

BULGAARIA VABARIIK,

TŠEHHI VABARIIK,

TAANI KUNINGRIIK,

SAKSAMAA LIITVABARIIK,

EESTI VABARIIK,

IIRIMAA,

KREEKA VABARIIK,

HISPAANIA KUNINGRIIK,

PRANTSUSE VABARIIK,

HORVAATIA VABARIIK,

ITAALIA VABARIIK,

KÜPROSE VABARIIK,

LÄTI VABARIIK,

LEEDU VABARIIK,

LUKSEMBURGI SUURHERTSOGIRIIK,

UNGARI,

MALTA,

MADALMAADE KUNINGRIIK,

AUSTRIA VABARIIK,

POOLA VABARIIK,

PORTUGALI VABARIIK,

RUMEENIA,

SLOVEENIA VABARIIK,

SLOVAKI VABARIIK,

SOOME VABARIIK,

ROOTSI KUNINGRIIK,

kes on Euroopa Liidu lepingu ja Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi ühisnimetusega „ELi aluslepingud“) osalised ning Euroopa Liidu liikmesriigid (edaspidi ühiselt „ELi liikmesriigid“ ja eraldi „ELi liikmesriik“),

ning EUROOPA LIIT

teiselt poolt;

Katar ning ELi liikmesriigid, olles Chicagos 7. detsembril 1944. aastal allakirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni osalised, koos Euroopa Liiduga,

SOOVIDES edendada oma huve lennutranspordi valdkonnas, et luua lepinguosaliste vahel tihedamad poliitilised ja majandussuhted;

TUNNISTADES tõhusate lennutranspordiühenduste olulisust kaubanduse, turismi, investeeringute ning majandus- ja sotsiaalarengu seisukohast;

SOOVIDES parandada lennuteenuseid ning edendada rahvusvahelist lennundussüsteemi, mis põhineb mittediskrimineerimisel ning lennuettevõtjate õiglastel ja võrdsetel konkureerimisvõimalustel;

SOOVIDES tagada lennutranspordi ohutuse ja julgestuse kõrgeimat taset ning väljendades suurt muret õhusõidukite ohutuse vastu suunatud tegude või ähvarduste pärast, mis ohustavad inimesi või vara, mõjuvad kahjulikult lennutranspordi toimimisele ja õõnestavad reisijate usaldust tsiviillennunduse ohutuse vastu;

VÕTTES ARVESSE Chicagos 7. detsembril 1944 allkirjastamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni;

OLLES KINDLALT OTSUSTANUD suurendada õiguskooostöö võimalikke eeliseid;

TUNNISTADES konkurentsipõhiste lennuteenuste ja elujõulise lennutranspordisektori võimalikke olulisi eeliseid;

SOOVIDES edendada ausat konkurentsi; tunnistades, et teatavad subsiidiumid võivad kahjustada konkurentsi ja seada ohtu käesoleva lepingu põhieesmärkide saavutamise, ning tunnistades, et ilma lennuettevõtjate võrdsete konkurentsitingimusteta ei pruugi võimalik kasu realiseeruda;

SOOVIDES tugineda olemasolevatele osalistevahelistele lepingutele ja kokkulepetele, et avada juurdepääs turgudele ning võimaldada reisijatele, lastisaatjatele, lennuettevõtjatele, lennujaamadele ja nende töötajatele, üldsusele ja teistele kaudsetele kasusaajatele maksimaalset kasu;

KINNITADES keskkonnakaitse olulisust rahvusvahelise lennunduspoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel;

KINNITADES vajadust kiireloomuliste meetmete järele kliimamuutuste probleemiga tegelemiseks ja jätkuva koostöö järele, et vähendada kasvuhoonegaaside heidet lennundusvaldkonnas viisil, mis on vastavuses sellealaste rahvusvaheliste kohustustega, sh Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) õigusaktidega;

KINNITADES, kui oluline on kaitsta tarbijate huve ja teha koostööd tarbijakaitse kõrge taseme saavutamiseks;

TUNNISTADES, et suuremate ärivõimaluste eesmärk ei ole kahjustada lepinguosaliste töötingimusi ega sellekohaseid norme, ning korrates, kui oluline on võtta arvesse käesoleva lepingu mõju tööjõule, tööhõivele ja töötingimustele, samuti eeliseid, mis tulenevad konkurentsivõimeliste turgude ja rangete tööstandardite ühendamisest saadavast olulisest majanduslikust kasust;

MÄRKIDES soovi leida viise soodustamaks kapitali juurdepääsu lennustranspordisektorile, et arendada lennustransporti;

SOOVIDES sõlmida lennustranspordilepingu, mis täiendaks konventsiooni,

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

ARTIKKEL 1

Mõisted

Kui ei ole sätestatud teisiti, kasutatakse käesolevas lepingus järgmisi mõisteid:

- 1) „leping“ – käesolev leping, selle lisad ja nende mis tahes muudatused;
- 2) „lennutransport“ – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, lasti ja posti (kas eraldi või koos) vedamine õhusõidukiga, sealhulgas regulaar- ja mitteregulaarlennud;
- 3) „riikkondsuse kindlaksmääramine“ – kinnitus, et lennuettevõtja, kes soovib osutada lennuteenuseid käesoleva lepingu alusel, vastab käesoleva lepingu artiklis 3 omandiõiguse, tõhusa kontrolli ja põhitegevuskoha kohta kehtestatud nõuetele;
- 4) „pädevad asutused“ – valitsusasutused või -üksused, kes vastutavad käesoleva lepingu kohaste haldustoimingute eest;
- 5) „arvutipõhine ettetellimissüsteem“ – arvutisüsteem, mis sisaldab muu hulgas teavet enam kui ühe lennuettevõtja sõiduplaanide, vabade kohtade ja piletihindade kohta koos võimalusega või ilma võimaluseta teha ettetellimisi või väljastada pileteid sel määral, mil mõned või kõik nimetatud teenused on tellijatele kättesaadavad. Käesoleva lepingu tähenduses hõlmab termin „arvutipõhine ettetellimissüsteem“ ka ülemaailmseid lennutransporditoodete levitamise süsteeme;
- 6) „konventsioon“ – rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis avati allkirjastamiseks Chicagos 7. detsembril 1944 ja mis hõlmab:
 - a) kõiki muudatusi, mis on jõustunud konventsiooni artikli 94 punkti a alusel ning mille on ratifitseerinud nii Katar kui ka ELi liikmesriik või ELi liikmesriigid ning mis on seotud asjaomase teemaga, ning
 - b) kõiki selle lisasid või muudatusi, mis on vastu võetud konventsiooni artikli 90 alusel, kui selline lisa või muudatus on konkreetsel hetkel jõus nii Katari kui ka ELi liikmesriigi või ELi liikmesriikide suhtes ning on seotud asjaomase teemaga;
- 7) „diskrimineerimine“ – mis tahes eristamine ilma objektiivse põhjusega;
- 8) „piletihinnad“ – hinnad, mida makstakse lennuettevõtjatele või nende esindajatele või

muudele piletimüüjatele reisijate veo eest lennuteenuse (sealhulgas mis tahes muu sellega seotud transpordiliik) osutamisel, ning nende hindade kohaldamise tingimused, sealhulgas esindajale ning muude abiteenuste eest makstav tasu ja kohaldatavad tingimused;

9) „sobivuse kindlaksmääramine“ – kinnitus, et lennuettevõtjal, kes soovib osutada lennuteenuseid käesoleva lepingu alusel, on vajalik finantssuutlikkus ja piisav juhtimiskogemus ning ta järgib õigusnorme ja nõudeid, millega reguleeritakse nende teenuste osutamist;

10) „kogumaksumus“ – osutatava teenuse maksumus ning mõistlikud halduskulud;

11) „rahvusvaheline lennutransport“ – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;

12) „lepinguosaliselised“ – ühelt poolt Katar ning teiselt poolt Euroopa Liit ja selle liikmesriigid;

13) „põhitegevuskoht“ – lennuettevõtja peakontor või registreeritud asukoht, mis asub selle lepinguosalise territooriumil, kus toimub lennuettevõtja põhiline finantstegevus ja lennuliikluse operatiivjuhtimine, sealhulgas jätkuva lennukõlblikkuse tagamine;

14) „lastitariifid“ – hinnad, mida makstakse lasti veo eest lennuteenuse osutamisel (sealhulgas mis tahes muu sellega seotud transpordiliik), ning nende hindade kohaldamise tingimused, sealhulgas esindajale ning muude abiteenuste eest makstav tasu ja kohaldatavad tingimused;

15) „omakäitlus“ – olukord, kus lennujaama kasutaja osutab otseselt endale üht või mitut liiki maapealse käitluse teenust ega sõlmi selliste teenuste osutamiseks lepingut kolmanda isikuga; selles määratluses ei loeta lennujaama kasutajaid omavahel kolmandateks isikuteks, kui:

a) ühele kasutajale kuulub enamusosalus teises kasutajas või

b) ühele kasutajale kuulub enamusosalus mõlemas kasutajas;

16) „oluline häire Katari või ELi liikmesriigi majanduses“ – erakorraline, ajutine (kas lühi- või pikaajaline) ja märkimisväärne kriis, mis mõjutab Katari või ELi liikmesriigi kogu majandust, mitte üksnes konkreetset piirkonda või majandussektorit;

17) „mittekaubanduslik vahemaandumine“ – maandumine muul eesmärgil kui reisijate pardaletulek või mahaminek või pagasi, lasti ja/või posti peale- või mahalaadimine;

18) „subsidiidium“ – valitsuse või muu mis tahes tasandi riigiasutuse antav rahaline toetus,

sh:

- i. raha otsene ülekandmine ning raha või kohustuste võimalik otsene ülekandmine;
- ii. loobumine muul juhul maksmisele kuuluvast tulust või selle kogumata jätmine;
- iii. selliste kaupade või teenustega varustamine, mis ei ole osa üldisest taristust, või kaupade või teenuste ostmine; või
- iv. maksed rahastamismehhanismi, eraõigusliku asutuse suunamine või see, kui asutusele antakse ülesanne täita üht või mitut punktides i, ii ja iii kirjeldatud funktsiooni, mis tavaliselt kuulub valitsuse või muu avaliku sektori asutuse pädevusse ja mille menetlus ei erine sisuliselt tavapäraselt valitsuse järgitavast menetlusest;

need piirduvad *de jure* või *de facto* teatavate lennuettevõtjatega ning toovad lennuettevõtja(te)le kasu. Valitsuse või muu riigiasutuse finantssekkumist ei loeta kasu toomiseks, kui eraõiguslik turuosaline oleks ärilistel kaalutlustel rakendanud sama finantssekkumist;

19) „territoorium“ – Katari Riigi puhul konventsiooni artiklis 2 esitatud tähenduses; Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide puhul liikmesriikide maismaaosa, siseveekogud ja territoriaalveed, mille suhtes kohaldatakse Euroopa Liidu lepingut ja Euroopa Liidu toimimise lepingut nendes lepingutes sätestatud tingimustel, ja nende kohal olev õhuruum;

20) „kasutustasu“ – lennuettevõtjatelt lennujaama või keskkonna-, aeronavigatsiooni- või lennundusjulgestusrajatiste või -teenuste, sh nendega seotud teenuste ja rajatiste kasutamise eest võetav tasu.

I JAOTIS
MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2

Õiguste andmine

Marsruudiplaan

1. Mõlemad lepinguosaliselised lubavad teise lepinguosalise lennuettevõtjatel teha lende järgmistel marsruutidel:

a) Katari lennuettevõtjate puhul:

mis tahes punktid Kataris – mis tahes vahepunktid – mis tahes punktid Euroopa Liidus – mis tahes punktid väljaspool nimetatud riikide territooriumi;

b) Euroopa Liidu lennuettevõtjate puhul:

mis tahes punktid Euroopa Liidus – mis tahes vahepunktid – mis tahes punktid Kataris – mis tahes punktid väljaspool nimetatud riikide territooriumi.

Eespool kirjeldatud marsruudiplaanide puhul kasutatakse järgmisi mõisteid:

„mis tahes punktid“ – üks või mitu punkti;

„mis tahes punktid Euroopa Liidus“ – üks või mitu punkti samas ELi liikmesriigis või erinevates ELi liikmesriikides eraldi või kombineerituna ja mis tahes järjekorras.

Liiklusõigused

2. Mõlemad lepinguosaliselised annavad teisele lepinguosalisele võrdsetel alustel järgmised õigused rahvusvahelise lennutranspordi korraldamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtjate poolt:

a) õigus lennata ilma maandumiseta üle tema territooriumi;

b) õigus teha tema territooriumil mittekaubanduslikke vahemaandumisi;

c) õigus teha regulaarseid ja mitteregulaarseid rahvusvahelisi reisi-, kombineeritud ja lastilende;

i) Katari lennuettevõtjate puhul õigus osutada rahvusvahelisi lennuteenuseid mis tahes Kataris ja Euroopa Liidus asuvate punktide vahel, sh

A. nn kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigused ilma piiranguteta marsruutidele, veomahule ja/või lennusagedusele ning

B. nn viienda vabaduse liiklusõigused lastilendude puhul Euroopa Liidu ning 2. lisa 1. jaos loetletud asukohtade vahel ja väljaspool nimetatud riikide territooriumi, tingimusel et viienda vabaduse liiklusõiguste puhul ei ületata ELi liikmesriigi kohta lennusagedust seitse (7) korda nädalas;

ii) Euroopa Liidu lennuettevõtjate puhul õigus osutada rahvusvahelisi lennuteenuseid mis tahes Euroopa Liidus ja Kataris asuvate punktide vahel, sh

A. nn kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigused ilma piiranguteta marsruutidele, veomahule ja/või lennusagedusele ning

B. nn viienda vabaduse liiklusõigused lastilendude puhul Katari ning 2. lisa 2. jaos loetletud asukohtade vahel ja väljaspool nimetatud riikide territooriumi, tingimusel et viienda vabaduse liiklusõiguste puhul ei ületata ELi liikmesriigi kohta lennusagedust seitse (7) korda nädalas;

need liiklusõigused kehtivad vastavalt käesoleva lepingu 1. lisa kehtestatud üleminekusätetele; ning

kahtluste vältimiseks tuleb täpsustada, et ELi liikmesriikide puhul, kellel on Katariga praeguseks sõlmitud kahepoolsete lennunduslepingute ja kokkulepete alusel viienda vabaduse liiklusõiguste raames lastilendude sagedus seitse (7) korda nädalas või harvem, on pärast üleminekuperioodi lõppu mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatele võimaldatud nädalane lennusagedus kuni seitse (7) korda nädalas;

d) muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.

Tegevuse paindlikkus

3. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad võivad ühel või kõigil eespool lõikes 1 kindlaksmääratud marsruutidel omal valikul teha järgmist:

a) lennata ühel või mõlemal suunal;

b) kasutada ühe õhusõidukiga teostataval lennul eri lennunumbreid;

c) lennata vahepunktidesse ja mujal asuvatesse punktidesse ning lepinguosaliste

territooriumil asuvatesse punktidesse mis tahes kombinatsioonis ja järjekorras vastavalt eespool osutatud lõike 2 sätetele;

- d) jätta vahele peatusi ühes või mitmes punktis;
- e) vahetada mis tahes punktis oma õhusõiduki mis tahes teise oma õhusõiduki vastu (lennukite vahetus);
- f) teha vahemaandumisi marsruudi mis tahes punktis kummagi lepinguosalise territooriumil või väljaspool seda;
- g) teha transiitvedusid läbi teise lepinguosalise territooriumi;
- h) olenemata veose päritolust kombineerida vedusid samal õhusõidukil ning
- i) teenindada sama lennuteenuse raames mitut punkti samas ELi liikmesriigis või Kataris (kaasterminaliteenus).

Käesoleva lõike punktidega a–i ette nähtud tegevuspaindlikkust võib kohaldada ilma suunda ja geograafilist järjestust piiramata ja kaotamata käesoleva lepingu alusel lubatud veoõigust, tingimusel et:

- i) Katari lennuettevõtjad teenindavad üht Kataris asuvat punkti;
- ii) Euroopa Liidu lennuettevõtjad teenindavad üht Euroopa Liidus asuvat punkti.

4. Mõlemad lepinguosalised lubavad teise lepinguosalise igal lennuettevõtjal määrata oma osutatavate rahvusvahelise lennutranspordi teenuste sageduse ja veomahu valitseva turuolukorra alusel. Kooskõlas nimetatud õigusega ei tohi kumbki lepinguosaline ühepoolset piirata teise lepinguosalise lennuettevõtjate veomahtu, teenuste osutamise sagedust ja korrapärasust, marsruute, liikluse lähte- ja sihtpunkte või kasutatavate õhusõidukite tüüpi või tüüpe, välja arvatud tolli, käitamise, lennuliikluse korraldamise ohutuse ja keskkonna- või tervisekaitsega seotud või tehnilistel põhjustel või muudel käesolevas lepingus sätestatud põhjustel.

5. Käesolevas lepingus sätestatu ei anna:

- a) Katari lennuettevõtjale õigust võtta üheski ELi liikmesriigis tasu ega rendi eest vedamiseks pardale reisijaid, pagasit, lasti ja/või posti, mille sihtkoht on mõni muu punkt samas ELi liikmesriigis;

- b) Euroopa Liidu lennuettevõtjale õigust võtta Kataris tasu ega rendi eest vedamiseks pardale reisijaid, pagasit, lasti ja/või posti, mille sihtkoht on mõni muu punkt Kataris.

ARTIKKEL 3

Lennutegevusluba

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saamise korral annavad teise lepinguosalise pädevad asutused asjakohased lennutegevus- ja tehnilised load nii kiiresti kui võimalik, tingimusel et:

- a) Katari lennuettevõtja puhul:

i) lennuettevõtja põhitegevuskoht on Kataris ja tal on Kataris kohaldatavate õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba;

ii) Katar teeb lennuettevõtja üle tõhusat reguleerivat kontrolli ning

iii) lennuettevõtja omandiõigus kuulub vahetult või enamusosaluse kaudu Katarile ja/või Katari kodanikele ning tegelik kontroll lennuettevõtja üle kuulub Katarile ja/või Katari kodanikele;

- b) Euroopa Liidu lennuettevõtja puhul:

i) lennuettevõtja on asutatud Euroopa Liidu territooriumil vastavalt ELi aluslepingutele ning tal on kehtiv lennutegevusluba kooskõlas Euroopa Liidu õigusega;

ii) lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav ELi liikmesriik teeb lennuettevõtja üle tõhusat ja jätkuvat reguleerivat kontrolli ning asjakohane pädev asutus on selgelt tuvastatav ning

iii) lennuettevõtja on otse või enamusosaluse kaudu Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Liidu liikmesriikide või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni ja/või kõnealuste liikmesriikide kodanike omandis ja nende tõhusa kontrolli all;

- c) täidetakse käesoleva lepingu artiklite 13 ja 14 sätteid ning

- d) lennuettevõtja vastab tingimustele, mis on ette nähtud õigusnormidega, mida taotlust menetlev lepinguosaline rahvusvahelise lennutranspordi teostaja suhtes tavaliselt kohaldab.
2. Lennutegevus- ja tehniliste lubade väljaandmisel ei kohtle kumbki lepinguosaline teise lepinguosalise lennuettevõtjaid diskrimineerivalt.
3. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saamise korral tunnustab teine lepinguosaline esimese lepinguosalise otsuseid kõnealuse lennuettevõtja sobivuse ja/või riikkondsuse kindlaksmääramise kohta samamoodi, nagu oleks need otsused teinud kõnealuse teise lepinguosalise enda pädev asutus; teise lepinguosalise pädev asutus ei uuri seda küsimust täiendavalt, välja arvatud käesoleva lepingu artikli 4 lõikes 2 sätestatud juhtudel. Kahtluste vältimiseks tuleb täpsustada, et käesolev lõige ei hõlma ohutussertifikaate ega -tunnistusi, julgestusmeetmeid ega kindlustuskaitset käsitlevate otsuste tunnustamist.

ARTIKKEL 4

Lennutegevusloa andmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine ja piiramine

1. Kumbki lepinguosaline võib lennutegevusloa või tehnilise loa andmisest keelduda, loa tühistada, peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata või teise lepinguosalise lennuettevõtja tegevusest keelduda, selle muul viisil peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata, kui:
- a) Katari lennuettevõtja puhul:
 - i) lennuettevõtja põhitegevuskoht ei ole Kataris või tal puudub Katari õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba;
 - ii) Katar ei teosta lennuettevõtja üle tõhusat või jätkuvat reguleerivat kontrolli või
 - iii) lennuettevõtja omandiõigus ei kuulu vahetult või enamusosaluse kaudu Katarile ja/või Katari kodanikele ning tegelik kontroll lennuettevõtja üle ei kuulu Katarile ja/või Katari kodanikele;
 - b) Euroopa Liidu lennuettevõtja puhul:

- i) lennuettevõtja ei ole asutatud Euroopa Liidu territooriumil vastavalt ELi aluslepingutele või tal puudub kehtiv lennutegevusluba kooskõlas Euroopa Liidu õigusega;
- ii) lennuettevõtja ei ole lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud ELi liikmesriigi tõhusa või pideva reguleeriva kontrolli all või pädev asutus ei ole selgelt kindlaks määranud või
- iii) lennuettevõtja ei ole otse ega enamusosaluse kaudu Euroopa Liidu liikmesriigi või Euroopa Liidu liikmesriikide või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni ja/või kõnealuste riikide kodanike omandis ega nende tõhusa kontrolli all;
- c) lennuettevõtja ei ole täitnud käesoleva lepingu artiklis 6 osutatud õigusnorme ja/või õigusnorme, mida taotlust menetlev lepinguosaline rahvusvahelise lennutranspordi korraldamise suhtes tavaliselt kohaldab.

2. Kui lepinguosalisel on alust arvata, et teise lepinguosalise lennuettevõtja on mõnes lõikes 1 nimetatud olukordadest, võib see lepinguosaline taotleda konsulteerimist teise lepinguosalisega.

3. Sellised konsultatsioonid peavad algama võimalikult kiiresti ning mitte hiljem kui kolmkümmend (30) päeva pärast taotluse kättesaamist. Kui konsultatsiooni algusest kolmekümne (30) päeva või kokkulepitud aja jooksul rahuldava kokkuleppeni ei jõuta või kokkulepitud parandusmeetmeid ei võeta, võib konsultatsiooni taotlenud lepinguosaline teise lepinguosalise lennuettevõtja lennutegevusloa või tehnilise loa andmisest keelduda, loa tühistada, peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata, et tagada vastavus käesoleva artikli sätetele.

4. Olenemata lõikest 3 võib lepinguosaline lõike 1 punkti c alusel võtta koheseid või kiireloomulisi meetmeid, kui see on vajalik eriolukorras või nõuete edasise rikkumise ennetamiseks. Kahtluste vältimiseks tuleb täpsustada, et nõuete edasise rikkumisega on tegemist juhul, kui lepinguosaliste pädevad asutused on nõuete rikkumise probleemi juba tõstatanud.

ARTIKKEL 5

Omandiõiguse ja kontrolli liberaliseerimine

Lepinguosalised mõistavad võimalikke eeliseid, mis tulenevad nende vastavate lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolli järkjärgulisest liberaliseerimisest. Lepinguosalised nõustuvad sobiva võimaluse tekkimisel arutama ühiskomitees lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolli vastastikust liberaliseerimist. Selle arutelu tulemusena võib ühiskomitee soovitada

muuta käesolevat lepingut kooskõlas selle artikliga 25.

ARTIKKEL 6

Vastavus õigusnormidele

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes kehtivad teise lepinguosalise õigusnormid, millega reguleeritakse rahvusvahelises lennutranspordis osalevate õhusõidukite sisenemist tema territooriumile, seal viibimist või sealt väljumist, ning need õhusõidukid järgivad kõnealuseid õigusnorme teise lepinguosalise territooriumile sisenemisel, seal viibides või sealt väljumisel.
2. Kui ühe lepinguosalise lennuettevõtjate reisijad, meeskond, pagas, last ja/või post sisenevad teise lepinguosalise territooriumile, viibivad seal või lahkuvad sealt, tuleb nende puhul või nende nimel järgida seal kohaldatavaid õigusnorme, millega reguleeritakse reisijaid, meeskonda, pagasit, lasti ja/või posti vedava õhusõiduki sisenemist sellele territooriumile, sealt lahkumist või seal käitamist (sealhulgas riiki sisenemise, julgeolekukontrolli, sisserände, passide, tolli ja karantiini eeskirjad või posti puhul postieeskirjad).
3. Lepinguosalised lubavad, et teise lepinguosalise lennuettevõtjad võtavad tema territooriumil meetmeid, millega tagada, et veetakse ainult isikuid, kellel on nõutavad reisidokumendid vastavale territooriumile sisenemiseks või transiidiks läbi selle.

ARTIKKEL 7

Aus konkurents

1. Lepinguosalised on nõus, et nende lennuettevõtjatel peab olema võimalik osutada lennuteenuseid ausa ja võrdse konkurentsi tingimustes.
2. Lepinguosalised teevad järgmist:
 - a) keelavad ja vajaduse korral kõrvaldavad oma vastavates jurisdiktsioonides ning oma vastavaid sisemenetlusi ja -protsesse kasutades mis tahes diskrimineerimise ja ebaausad tavad, mis kahjustaksid teise lepinguosalise lennuettevõtjate võimalust osutada lennuteenuseid ausa ja võrdse konkurentsi tingimustes;
 - b) ei anna ega luba lennuettevõtjatele mis tahes subsiidiume, mis kahjustaksid teise

lepinguosalise lennuettevõtjate võimalust osutada lennuteenuseid ausa ja võrdse konkurentsi tingimustes.

3. Olenemata lõike 2 punktist b võidakse anda järgmist:

- a) toetus maksejõuetutele või raskustes olevatele lennuettevõtjatele, tingimusel et:
 - i) see toetus sõltub usaldusväärsest restruktureerimiskavast, mis põhineb realistlikel eeldustel, tagamaks, et maksejõuetu või raskustes olev lennuettevõtja taastab mõistliku aja jooksul pikaajalise rentaabluse; ning
 - ii) asjaomane lennuettevõtja, selle investorid või osanikud panustavad ka ise oluliselt restruktureerimiskulude katmisse;
- b) ajutine likviidsustoetus raskustes olevale lennuettevõtjale laenude või laenu tagatistena, mis piirduv summaga, mida on vaja üksnes asjaomase lennuettevõtja tegevuse jätkamiseks seni, kuni töötatakse välja restruktureerimis- või likvideerimiskava;
- c) tingimusel, et need piirduvad minimaalse summaga, mida on vaja eesmärgi saavutamiseks ning et mõju lennuteenuste osutamisele on minimaalne:
 - i) loodusõnnetuste tekitatud kahju korvamiseks antavad subsiidiumid;
 - ii) Katari puhul majanduse olulise häire kõrvaldamiseks antavad subsiidiumid; ning ELi ja selle liikmesriikide puhul ühe või mitme ELi liikmesriigi majanduse olulise häire kõrvaldamiseks antavad subsiidiumid;
- d) subsiidiumid lennuettevõtjatele, kellele on usaldatud selgelt määratletud avalike teenuste osutamine, mis on vajalikud elanikkonna oluliste transpordivajaduste rahuldamiseks, mida turujõud üksi ei suudaks täita, tingimusel et sellised toetused piirduvad asjaomaste lennuteenuste osutamiseks vajalike mõistlike summadega.

4. Lepinguosalised tagavad, et iga nende lennuettevõtja, kes osutab lennuteenuseid kooskõlas käesoleva lepinguga, esitab vähemalt kord aastas avalikult finantsaruande ja finantsselgituse, millele tehakse välisaudit kooskõlas rahvusvaheliselt tunnustatud raamatupidamis- ning ettevõtete finantsandmete avalikustamise standarditega, nagu rahvusvahelised finantsaruandlusstandardid, ning et juhul, kui lepinguosaline annab subsiidiumi, tuuakse see subsiidium finantsaruandes eraldi välja.

5. Kumbki lepinguosaline esitab teise lepinguosalise nõudmisel 30 päeva jooksul (kui lepinguosalised pole teisiti kokku leppinud) finantsaruanded ja muu mõistlikult kättesaadava teabe, sh lõikes 4 käsitletud teemade kohta, kui teine lepinguosaline seda põhjendatult nõuab,

et veenduda käesoleva artikli sätete järgimises. Kui esitatav teave on tundlik äriteave, käsitleb teavet taotlenud lepinguosaline seda konfidentsiaalsena.

6. Mõlemad lepinguosaliselised rakendavad ja kohaldavad oma vastavaid sisemenetlusi ja -protsesse järgides meetmeid, mis keelavad ja takistavad nende lennuettevõtjatel:

- a) osaleda kooskõlastatud tegevuses, mis põhineb konkurentide selgesõnalisel või kaudsel kokkuleppel või otsusel, mille eesmärk või tulemus on konkurentsi takistamine, vähendamine või moonutamine. Kõnealuse keelu võib kuulutada kohaldamatuks, kui asjaomased kokkulepped, otsused või tavad aitavad parandada teenuste tootmist või osutamist või edendada tehnikat või majanduse arengut, võimaldades samal ajal tarbijatel saada sellest tulenevast kasust õiglase osa ega: i) kehtesta asjaomastele ettevõtjatele piiranguid, mis ei ole nimetatud eesmärkide saavutamiseks hädavajalikud; ii) anna sellistele ettevõtjatele võimalust kõrvaldada konkurentsi kõnealuste teenuste olulise osa puhul;
- b) kasutada ära turgu valitsevat seisundit viisil, mis võib mõjutada lennuteenuseid vastava lepinguosalise territooriumile või territooriumilt; ning
- c) lennuettevõtjate koondumised, mis märkimisväärselt takistavad toimivat konkurentsi, eelkõige turgu valitseva seisundi tekke või tugevnemise tõttu.

7. Kui lepinguosaline (edaspidi „tegutsev lepinguosaline“) on seisukohal, et tema lennuettevõtjate õiglaseid ja võrdseid konkureerimisvõimalusi kahjustab:

- a) lõike 2 punktiga a keelustatud diskrimineerimine või ebaausad tavad;
- b) lõike 2 punktiga b keelustatud subsiidium, välja arvatud lõikes 3 loetletud toetused;
- c) lõigetes 4 ja 5 sätestatud läbipaistvuskohustuste rikkumine või
- d) lõikes 6 sätestatud kohustuste mittejärgimine teise lepinguosalise poolt;

või ta toimida vastavalt lõigetele 8–10.

8. Tegutsev lepinguosaline esitab teisele lepinguosalise kirjaliku konsulteerimistaotluse koos oma tähelepanekuid ja olulisi tõendeid sisaldava kirjaliku aruandega. Konsultatsioonid peavad algama kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse kättesaamisest, kui lepinguosaliselised pole teisiti kokku leppinud. Konsulteerimistaotluse võib esitada ühiskomitee kaudu.

9. Kui tegutsev lepinguosaline ja teine lepinguosaline ei jõua kõnealuses küsimuses kokkuleppele kuuekümne (60) päeva jooksul alates konsultatsioonide algusest või lepinguosaliste või ühiskomitee kokku lepitud muu ajavahemiku jooksul, võib tegutsev

lepinguosaline võtta meetmeid lennuettevõtjate vastu, kes tegelesid vaidlustatud tegevusega või on saanud kasu diskrimineerimisest, ebaausatest tavadest või kõnealustest subsideerimisest. Tegutsev lepinguosaline teavitab teist lepinguosalist võetavatest meetmetest kirjalikult vähemalt viisteist (15) päeva enne mis tahes sellise meetme rakendamist.

10. Eelmise lõike kohaselt võetavad meetmed peavad olema kohased ja proportsionaalsed ning nende ulatus ja kestus peavad piirduma vaid hädavajalikuga, et leevendada kahju tegutseva lepinguosalise lennuettevõtjatele ja kõrvaldada põhjendamatud eelised lennuettevõtjatele, kelle vastu need meetmed on suunatud.

11. Lõike 9 kohaselt võetavad mis tahes meetmed ei piira kummagi lepinguosalise õigust rakendada käesoleva lepingu artiklis 23 sätestatud vaidluste lahendamise menetlust.

12. Kui selles artiklis osutatud teemade puhul rakendatakse käesoleva lepingu artiklis 23 sätestatud vaidluste lahendamise menetlust, lühendatakse kõnealuse artikli lõigetes 10, 11 ja 12 nimetatud tähtaegu poole võrra.

13. Käesolev leping ei mõjuta, piira ega kahjusta mingil viisil lepinguosaliste pädevate asutuste või nende asutuste otsuseid läbi vaatavate kohtute volitusi ega pädevust. Selle artikli lõike 9 kohaselt võetav mis tahes meede ei piira kõnealuste asutuste ega kohtute (sh tegutseva lepinguosalise asutuste ega kohtute) võetavaid võimalikke meetmeid. Pädevate asutuste meetmeid läbi vaatavate kohtute otsused jäetakse käesoleva lepingu artiklis 23 sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismist välja.

ARTIKKEL 8

Ärivategevused

Äritegevus

1. Lepinguosalsed nõustuvad, et ettevõtjate ärivategevuse tõkked takistavad käesolevast lepingust kasu saamist. Seepärast lepivad lepinguosalsed kokku, et peavad tõhusalt ja vastastikku kõrvaldama tõkked mõlema lepinguosalise ettevõtjate ärivategevuselt, kui need võivad takistada ärivategevust, moonutada konkurentsi või mõjutada võrdseid konkurentsitingimusi.

2. Lepingu artikli 22 kohaselt loodud ühiskomitee kehtestab ärivategevuse ja -võimaluste kohta koostöökorra. Lepinguosalsed võivad vastavalt käesoleva lepingu artiklile 22 taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada selle artikli kohaldamisega seotud küsimusi.

Lennuettevõtjate esindajad

3. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus vabalt asutada teise lepinguosalise

territooriumil esindusi ja üksusi lennutranspordi pakkumiseks ning sellega seotud tegevuse edendamiseks ja müügiks, sealhulgas õigus müüa ja väljastada nii oma pileteid ja/või lennuveokirju kui ka teiste lennuettevõtjate pileteid ja/või lennuveokirju.

4. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on kooskõlas teise lepinguosalise territooriumile sisenemist ning seal viibimist ja töötamist käsitlevate õigusnormidega õigus tuua teise lepinguosalise territooriumile ja seal tegevuses hoida lennutranspordi pakkumiseks vajalikke juhtiv-, müügi-, tehnilisi, lennutegevus- ja muid spetsialiste. Vajaduse korral hõlbustavad ja kiirendavad mõlemad lepinguosalised vastavalt asjakohastele kehtivatele õigusnormidele töölubade andmist käesoleva lõike kohaselt esindustes töötavatele töötajatele, sealhulgas teatavaid kuni üheksakümmend (90) päeva vältavaid ajutisi ülesandeid täitvatele töötajatele. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad võivad ise otsustada, kas kasutada teise lepinguosalise territooriumil tegutsedes oma valitud üldise müügiesindaja abi või mitte.

Maapealne teenindus

5. Kõikidel lennuettevõtjatel on seoses teise lepinguosalise territooriumil toimuva maapealse teenindusega õigus:

- a) tagada ise maapealne teenindus (omateenindus) või
- b) valida kas täismahus või osalist maapealset teenindust osutavate konkureerivate teenuseosutajate, sealhulgas teiste lennuettevõtjate vahel, kui nimetatud teenuseosutajatel on kõigi lepinguosaliste õigusnormide kohaselt õigus turule pääseda ja kui nimetatud teenuseosutajad on turul olemas.

Käesoleva lõike punktides a ja b nimetatud õigustele võib seada üksnes olemasoleva ruumi või läbilaskevõimega seotud konkreetseid piiranguid, mis tulenevad lennujaama ohutu käitamise vajadusest. Kui nimetatud piirangud piiravad või takistavad omakäitlust või välistavad selle ja kui maapealse teeninduse osutajate vahel ei ole tegelikku konkurentsi, peab asjaomane lepinguosaline tagama, et kõik sellised teenused on nii võrdsetel kui ka piisavatel alustel kättesaadavad kõigile lennuettevõtjatele; selliste teenuste hinnad määratakse kindlaks asjakohaste, objektiivsete, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel.

Teenindusaegade jaotamine lennujaamades

6. Mõlemad lepinguosalised tagavad, et nende territooriumil asuvate lennujaamade suhtes kohaldatavaid teenindusaegade jaotamise eeskirju, suuniseid ja menetlusi kohaldatakse läbipaistvalt, tõhusalt, mittediskrimineerivalt ja õigel ajal.

Tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid

7. Lepinguosaline võib nõuda teavitamist käesoleva lepingu kohaselt osutatavate lennuteenustega seotud tegevus- ja lennukavadest ning sõiduplaanidest üksnes teabe saamise eesmärgil. Kui lepinguosaline nõuab sellist teavitamist, minimeerib ta teise lepinguosalise lennutranspordi vahendajate ja lennuettevõtjate suhtes kehtestatud teatamisnõude ja -korraga seotud halduskoormuse.

Müük, kohalikud kulud ja raha ülekandmine

8. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad võivad teise lepinguosalise territooriumil müüa lennutranspordi- ja seonduvaid teenuseid ise ja/või lennuettevõtja äranägemisel kas oma müügiesindajate, lennuettevõtja määratud muude vahendajate, interneti või mõne muu sobiva kanali kaudu. Kõikidel lennuettevõtjatel on õigus selliseid transpordi- ja seonduvaid teenuseid müüa ning kõikidel isikutel on vaba võimalus neid osta konkreetsel territooriumil käibel oleva valuuta või vabalt konverteeritava valuuta eest.

9. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on teise lepinguosalise territooriumil õigus maksta kohalike kulude, sh kütuse eest kohalikus vääringus. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad võivad oma äranägemisel maksta nimetatud kulude eest teise lepinguosalise territooriumil vabalt konverteeritavas valuutas turu vahetuskursiga.

10. Kõikidel lennuettevõtjatel on õigus konverteerida kohalik tulu nõudmise korral ükskõik millal ja ükskõik kuidas vabalt konverteeritavaks valuutaks ja teise lepinguosalise territooriumilt valitud riiki üle kanda. Konverteerimist ja ülekandmist lubatakse viivitamata ilma piiranguteta ja maksustamiseta lennuettevõtja esmase ülekandetaotluse kuupäeval tehingute suhtes kohaldatava turu vahetuskursi järgi ning seejuures ei kohaldata muid tasusid kui need, mida pangad tavaliselt sellisel konverteerimisel ja ülekandmisel kohaldavad.

Turustuskoostöölepped

11. Käesoleva lepingu alusel lende teostavad või teenuseid osutavad lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida selliseid turustuskoostööleppeid, mis hõlmavad plokk-broneeringuid käsitlevaid kokkuleppeid või koodi jagamise korda:

- a) lepinguosaliste lennuettevõtja või lennuettevõtjatega,
- b) kolmandate riikide lennuettevõtja või -ettevõtjatega ja/või
- c) mis tahes riigi mere- või maismaatransporditeenuse pakkujaga,

tingimusel et i) teenust osutaval lennuettevõtjal on asjakohased liiklusõigused, ii) turustavatel lennuettevõtjatel on asjakohane liiniluba (asjakohased liiniload) ning iii) kõnealused lepped

vastavad selliste lepete puhul tavaliselt kohaldatavatele regulatiivsetele nõuetele.

12. Käesoleva lepingu alusel lende teostavad või teenuseid osutavad lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida riigisisese sektoris tegutseva lennuettevõtjaga turustuskoostööleppeid, näiteks selliseid, mis hõlmavad plokk-broneeringuid käsitlevaid kokkuleppeid või koodi jagamise korda, tingimusel et i) tegemist on ühe osaga rahvusvahelisest reisist ning ii) kõnealused lepped vastavad selliste lepete puhul tavaliselt kohaldatavatele nõuetele. Käesolevas lõikes tähendab riigisisene sektor Euroopa Liidu lennuettevõtja puhul lennuliini ELi liikmesriigi territooriumil ning Katari lennuettevõtja puhul lennuliini Katari territooriumil.

13. Turustuskoostöölepetega seotud reisijateveomüügi puhul tuleb ostjat ostukohas või igal juhul lennule registreerumisel või kui ümberistumisega lennu puhul pole registreerumine nõutav, siis enne pardaleminekut teavitada sellest, millised transporditeenuse osutajad tegutsevad igas kõnealuse teenuse sektoris.

Ühendveoteenused

14. Reisijateveo puhul ei kehti maismaa- ja meretransporditeenuse osutajate suhtes lennutransporti reguleerivad õigusnormid üksnes seepärast, et sellist maismaa- ja meretransporditeenust pakub lennuettevõtja enda nimel.

15. Olenemata käesoleva lepingu muudest sätetest on lepinguosaliste lennuettevõtjatel ja lastiveo kaudsetel teostajatel lubatud rahvusvahelise lennutranspordi raames piiranguteta kasutada maismaa- ja meretranspordi lasti veoks lepinguosaliste või kolmandate riikide mis tahes punktidesse või punktidest, sh veoks kõigisse tolliteenustega lennujaamadesse või kõigist tolliteenustega lennujaamadest, samuti on neil vajaduse korral õigus vedada tollitud lasti vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele. Sellisel lastil, olenemata sellest, kas seda veetakse mööda maismaad, meritsi või lennukiga, peab olema juurdepääs lennujaama tollimenetlusele ja -rajatistele. Lennuettevõtjad võivad teostada ise maismaa- ja meretranspordi või sõlmida selleks kokkuleppeid muude maismaa- ja meretransporditevõtjatega, sealhulgas muude mere- ja maismaatransporditeenust osutavate lennuettevõtjatega ja lennutranspordi hõlmavate lastivedude kaudsete teostajatega. Selliseid ühendveoteenuseid võib pakkuda ühtse hinnaga, milles on kombineeritud lennu- ning mere- või maismaatransport, tingimusel et teave sellise transpordiviisi kohta ei eksita lastisaatjaid.

Frantsiisi- ja tootemargikokkulepped

16. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus sõlmida frantsiisi- või tootemargikokkuleppeid kummagi lepinguosalise või kolmanda riigi ettevõtjatega, sealhulgas lennuettevõtjatega, tingimusel et lennuettevõtjatel on asjakohased volitused ja nad on täitnud lepinguosaliste poolt selliste kokkulepete suhtes tavapäraselt kohaldatavates õigusnormides sätestatud tingimused, eelkõige tingimuse, mille kohaselt tuleb avaldada teenust osutava lennuettevõtja andmed.

Rentimine

17. Lepinguosalisel annavad teineteise lennuettevõtjatele õiguse osutada käesoleva lepingu alusel teenuseid,

- a) kasutades mis tahes rendileandjalt ilma meeskonnata renditud õhusõidukit;
- b) kasutades rentniku asukohaks oleva lepinguosalise lennuettevõtjatelt koos meeskonnaga renditud õhusõidukit;
- c) kasutades mõne muu riigi lennuettevõtjatelt koos meeskonnaga renditud õhusõidukit kui see lepinguosaline, kus rentnik asub, tingimusel et rentimine on põhjendatud erakorraliste vajaduste, hooajalise veomahuga seotud vajaduste või rentniku tegevusraskustega ning rentimise kestus ei ületa kõnealuste vajaduste täitmiseks või raskustest ülesaamiseks hädavajalikku aega.

Asjaomased lepinguosalisel võivad nõuda, et nende pädevad asutused kiidaksid rendikokkulepped heaks, et tagada vastavus käesolevas lõikes sätestatud tingimustele ning kohaldatavatele ohutus- ja julgestusnõuetele. Kui lepinguosaline nõuab sellist heakskiitmist, püüab ta heakskiidumenetlust kiirendada ja minimeerida asjaomaste lennuettevõtjate halduskoormust. Kahtluste vältimiseks tuleb täpsustada, et käesoleva lõike sätteid ei piira lepinguosalise õigusnorme, mis käsitlevad õhusõidukite rentimist kõnealuse lepinguosalise lennuettevõtjate poolt.

ARTIKKEL 9

Tollimaksud

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelises lennutranspordis kasutatav õhusõiduk, selle tavapärane pardavarustus, kütus, määrdeained, tarvitavad tehnilised varud, maapealsed seadmed, varuosad (sh mootorid), pardavarud (muu hulgas toiduained, joogid, tubakas ning muud reisijatele lennu ajal piiratud koguses müügiks või tarbimiseks ette nähtud tooted) ja muud tooted, mis on ette nähtud rahvusvahelises lennutranspordis osaleva õhusõiduki käitamiseks või teenindamiseks või kasutamiseks ainult seoses sellega, vabastatakse teise lepinguosalise territooriumile saabumisel vastastikkuse alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli- ja aktsiisimaksust, inspekteerimisloivudest, käibemaksust ning muudest samalaadsetest kaudsetest maksudest, tasudest ja loivudest,

- a) mida kohaldavad riiklikud või kohalikud ametiasutused või Euroopa Liit ning

- b) mis ei põhine osutatava teenuse hinnal.

2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud maksudest ja tasudest, välja arvatud osutatava teenuse hinnal põhinevad tasud, vabastatakse vastastikkuse alusel ka:

- a) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistliku suurusega pardavarud, mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelises lennutranspordis osaleva lennuki pardal, isegi kui need pardavarud on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal;
- b) lepinguosalise territooriumile toodud maapealsed seadmed ja varuosad (sh mootorid), mis on ette nähtud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt rahvusvahelises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki teenindamiseks, hoolduseks või remondiks;
- c) kütus, määrdeained ja tarvitavad tehnilised varud, mis on lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja mis on ette nähtud teise lepinguosalise lennuettevõtja poolt rahvusvahelises lennutranspordis osaleva õhusõiduki jaoks, isegi kui need varud on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal;
- d) mõlema lepinguosalise tollieeskirjadega ette nähtud trükised, mis on ühe lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud ning mis on ette nähtud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja lahkuva, rahvusvahelises lennutranspordis osaleva õhusõiduki pardal, isegi kui need on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal; ning
- e) lennujaamades ja kaubaterminalides kasutatav ohutus- ja julgestusvarustus.

3. Käesolevas lepingus sätestatu ei takista lepinguosalist kehtestamast mittediskrimineerivaid makse, lõive, tollimakse ega tasusid kütuse suhtes, mis tarnitakse tema territooriumil kasutamiseks lennuettevõtja õhusõidukis, mis peab lennuühendust tema territooriumi kahe punkti vahel.

4. Tavapäraselt pardavarustust, samuti ühe lepinguosalise lennuettevõtja õhusõiduki pardal tavaliselt hoitavaid materjale, varusid ja varuosasid, millele on osutatud käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2, võib teise lepinguosalise territooriumil maha laadida üksnes kõnealuse lepinguosalise territooriumi tolliasutuse loal ning need võivad jääda asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli alla seni, kuni need reeksporditakse või kõrvaldatakse vastavalt tollieeskirjadele.

5. Käesolevas artiklis sätestatud maksuvabastused kehtivad ka siis, kui ühe lepinguosalise lennuettevõtjad on saanud lepingu alusel mõnelt muult lennuettevõtjalt, kelle suhtes teine lepinguosaline samuti selliseid vabastusi kohaldab, teise lepinguosalise territooriumil laenuks või edastamiseks käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud tooted.

6. Käesolev leping ei takista kumbagi lepinguosalist kohaldamast makse, lõive ega tasusid kaupade suhtes, mida müüakse reisijatele pardal muul eesmärgil kui pardal tarbimiseks lennuteenuse selle osa jooksul, mis toimub tema territooriumi kahe punkti vahel, kus on lubatud pardaleminek ja pardalt mahatulek.

7. Lepinguosalise territooriumi otsetransiidi teel läbiv pagas ja last vabastatakse tollimaksudest, lõivudest ja muudest samalaadsetest tasudest, mis ei põhine teenuste osutamise maksumusel.

8. Käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 osutatud seadmete ja varude puhul võidakse nõuda nende hoidmist asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli all.

9. Käesolev leping ei mõjuta ELi liikmesriikide ja Katari vaheliste kehtivate tulu ja kapitali topeltmaksustamise vältimise konventsioonide sätteid.

ARTIKKEL 10

Kasutustasud

1. Lepinguosalised tagavad, et kasutustasud, mida nende pädevad asutused või organid võivad kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes aeronavigatsiooni ja lennujuhtimise kasutamise eest, on kulupõhised ja mittediskrimineerivad. Igal juhul määratakse kõik teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes kehtestatavad kasutustasud tingimustel, mis on sama soodsad kui mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

2. Mõlemad lepinguosalised tagavad, et kasutustasud, mida nende pädevad asutused või üksused võivad kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes lennujaama, lennundusjulgestuse ning nendega seotud rajatiste ja teenuste kasutamise eest, välja arvatud selle lepingu artikli 8 lõikes 5 kirjeldatud teenuste eest võetavad tasud, ei ole ebaõiglaselt diskrimineerivad ning on kasutajakategooriate vahel võrdselt jaotatud. Kõnealused tasud kajastavad ühist tasusüsteemi kohaldava(te)s lennujaamas või lennujaamades asjakohaste lennujaama ning lennundusjulgestuse rajatiste ja teenuste täielikku maksumust tasusid kehtestavatele pädevatele asutustele või organitele, kuid ei tohi seda ületada. Need tasud võivad sisaldada mõistlikku tulu koos amortisatsioonikuludega. Rajatisi ja teenuseid, mille eest kasutustasu võetakse, peab saama kasutada tõhusalt ja säästvalt. Igal juhul kohaldatakse kõnealuseid tasusid teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes tingimustel, mis on sama

soodsad kui tasude määramise ajal mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

3. Mõlemad lepinguosaliselised nõuavad, et nende territooriumil asuvate tasusid kehtestavate pädevate asutuste või üksuste ning teenuseid ja varustust kasutavate lennuettevõtjate vahel toimuksid konsultatsioonid ja vahetataks teavet, mis on vajalik selleks, et saada täpne ülevaade kasutustasude põhjendatusest vastavalt käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 sätestatud põhimõtetele. Tasusid kehtestavad pädevad asutused või üksused teatavad kasutajatele mõistliku aja jooksul ette kõigist kasutustasude muutmise ettepanekutest, et kasutajad saaksid enne muudatuste tegemist väljendada oma arvamust ja esitada oma märkused.

ARTIKKEL 11

Piletihinnad ja lastitariifid

1. Lepinguosaliselised lubavad lepinguosaliste lennuettevõtjatel vaba ja ausa konkurentsi alusel vabalt piletihindu ja lastitariife kehtestada.

2. Lepinguosaliselised võivad võrdsetel alustel nõuda mõlema lepinguosalise lennuettevõtjatelt oma pädevate asutuste teavitamist lihtsustatud korras ja üksnes teabe saamise eesmärgil piletihindadest ja lastitariifidest, mida need ettevõtjad pakuvad lepinguosaliste territooriumilt lähtuvate lendude eest. Lennuettevõtjatelt võib kõnealust teavitust nõuda kõige varem piletihinna või lastitariifi esialgse pakkumise ajal.

ARTIKKEL 12

Statistika

1. Lepinguosaliselised teevad ühiskomitee raames koostööd, et hõlbustada käesoleva lepingu alusel osutatavate lennuteenustega seotud statistilise teabe vahetamist.

2. Taotluse korral esitab lepinguosaline teisele lepinguosalisele võrdsetel alustel käesoleva lepingu kohase lennutranspordi kohta käivad kättesaadavad, mittekonfidentsiaalsed, tundlikku äriteavet mittesisaldavad ning mõlema lepinguosalise vastavate õigusnormidega ette nähtud statistilised andmed, mida võib põhjendatult nõuda.

II JAOTIS ÕIGUSKOOSTÖÖ

ARTIKKEL 13

Lennuohutus

1. Lepinguosalised kinnitavad uuesti tiheda koostöö olulisust lennuohutuse valdkonnas. Seda silmas pidades teevad lepinguosalised täiendavat koostööd õnnetusjuhtumite uurimisel, eeskirjade väljatöötamisel, ohutusteabe vahetamisel, võimalikul osalemisel teineteise järelevalvetegevuses või ühise järelevalvetegevuse elluviimisel ning ühiste projektide ja algatuste väljatöötamisel.

2. Ühe lepinguosalise väljastatud ja heaks kiidetud kehtivad lennukõlblikkuse sertifikaadid, pädevustunnistused ja load loetakse lennuteenuste osutamise eesmärgil kehtivaks ka teise lepinguosalise ja tema lennundusasutuste poolt, tingimusel et kõnealused tunnistused või load anti välja või kiideti heaks kooskõlas vähemalt asjaomaste rahvusvaheliste standarditega ning konventsiooniga kehtestatud lennuteenuste soovitatavate tavade ja menetlustega.

3. Lepinguosalised võivad teiselt lepinguosaliselt igal ajal taotleda konsultatsioone, et arutada teise lepinguosalise poolt lennundusrajatiste, lennumeeskondade, õhusõidukite ja nende käitamise valdkonnas järgitavate ja kohaldatavate ohutusstandardite ja -nõuete üle. Konsultatsioonid algavad kolmekümne (30) päeva jooksul alates sellise taotluse esitamisest.

4. Kui taotleb lepinguosaline leiab pärast konsultatsioone, et teine lepinguosaline ei järgi ega kohalda tõhusalt käesoleva artikli lõikes 3 osutatud valdkondade ohutusstandardeid ja -nõudeid, mis (kui pole otsustatud teisiti) vastavad vähemalt konventsiooni alusel kehtestatud miinimumstandarditele, teavitatakse teist lepinguosalist sellistest tähelepanekutest.

Teine lepinguosaline esitab kolmekümne (30) päeva jooksul parandusmeetmete kava, mis hõlmab ka rakendamise ajakava. Lepinguosalised lepivad parandusmeetmete kavas ja vastavas ajakavas kokku, enne kui neid rakendama hakatakse.

Kui teine lepinguosaline ei võta mõistliku aja jooksul parandusmeetmeid, on taotleval lepinguosalisel õigus teise lepinguosalise ohutusjärelevalve all oleva lennuettevõtja lennutegevusloa või tehnilise loa andmisest keelduda, luba tühistada, peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata, kõnealuse lennuettevõtja tegevusest keelduda, selle muul viisil peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata.

5. Mõlemad lepinguosalised nõustuvad, et lepinguosalise lennuettevõtja poolt või tema

nimel käitatavat õhusõidukit, mis asub teise lepinguosalise territooriumil, võivad seisuplatsil inspekteerida teise lepinguosalise pädevad asutused, et kontrollida õhusõiduki ja meeskonna asjaomaste dokumentide kehtivust ning õhusõiduki ja selle seadmete nähtavat seisukorda, tingimusel et selline kontroll ei põhjusta põhjendamatuid viivitusi õhusõiduki töös.

6. Kui lepinguosaline leiab pärast õhusõiduki seisuplatsil kontrollimist, et õhusõiduk või selle töö ei vasta konventsiooni alusel kehtestatud lennuteenuste miinimumstandarditele ja -menetlustele, teavitab lepinguosaline õhusõiduki käitajat sellisest nõuetele mittevastavusest ning palub võtta asjakohaseid parandusmeetmeid. Vajaduse korral võidakse teise lepinguosalise pädevatel asutustel, kes vastutavad õhusõidukit käitava lennuettevõtja ohutusjärelevalve eest, paluda, et nad kinnitaksid õhusõiduki käitaja võetavad parandusmeetmed. Olenemata sellest võimaldavad mõlemad lepinguosalised juurdepääsu teise lepinguosalise ohutusjärelevalve all olevate õhusõidukite käitajate suhtes seisuplatsil tehtud kontrollide tulemustele.

7. Mõlemal lepinguosalisel on õigus võtta viivitamata meetmeid, sh õigus keelduda teisele lepinguosalisele lennutegevusloa või tehnilise loa andmisest, luba tühistada, peatada või seda piirata või kõnealuse lennuettevõtja tegevus muul viisil peatada või seda piirata, kui ta peab seda lennuohutuse seisukohalt oluliseks. Selliseid meetmeid võttev lepinguosaline teavitab sellest kohe teist lepinguosalist ja põhjendab kõnealuseid meetmeid.

8. Käesoleva artikli lõigete 4, 6 või 7 kohaselt võetavad meetmed peavad olema proportsionaalsed ja ohutusprobleemi lahendamiseks vajalikud ning meetmete rakendamine lõpetatakse, kui nende rakendamise põhjus on likvideeritud.

ARTIKKEL 14

Lennundusjulgestus

1. Lepinguosalised rõhutavad oma tahet tagada kõrgeima taseme lennundusjulgestuse standardid ning võivad vajaduse korral sel teemal tihedamalt suhelda ja teha täiendavat koostööd.

2. Lepinguosalised kinnitavad veel kord vastastikust kohustust kaitsta tsiviillennundust ebaseaduslike sekkumiste eest, eelkõige kohustusi, mis on sätestatud Chicago konventsioonis, 14. septembril 1963. aastal Tokyos allkirjastatud konventsioonis kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta õhusõiduki pardal, 16. detsembril 1970. aastal Haagis allkirjastatud konventsioonis õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise kohta, 23. septembril 1971. aastal Montrealis allkirjastatud konventsioonis tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise kohta, 24. veebruaril 1988. aastal Montrealis allkirjastatud protokollis ebaseaduslike vägivallaaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades ja 1. märtsil 1991. aastal Montrealis allkirjastatud konventsioonis, milles käsitletakse plastiliste lõhkeainete märkimist nende avastamiseks, kuivõrd lepinguosalised on nimetatud konventsioonide ja ka kõikide muude

tsiviillennundusjulgestust käsitlevate konventsioonide ja protokollide osalised.

3. Taotluse korral annavad lepinguosalised teineteisele igakülgset abi, mis on vajalik tsiviillennunduse vastu suunatud ohtude korral, sealhulgas selleks, et ära hoida tsiviilõhusõiduki ebaseaduslikku hõivamist ja muid ebaseaduslikke tegusid õhusõidukite ohutuse, nende reisijate ja meeskonna, lennujaamade ja navigatsiooniseadmete ohutuse vastu ning kõiki muid tsiviillennundusjulgestust ähvardavaid ohte.

4. Lepinguosalised tegutsevad vastastikustes suhetes kooskõlas rahvusvaheliste lennundusjulgestusstandarditega ning Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni kehtestatud asjakohaste soovituslike tavadega. Lepinguosalised nõuavad, et nende registritesse kantud õhusõidukite käitajad, samuti õhusõidukite käitajad, kelle peamine tegevuskoht või alaline asukoht on nende territooriumil, ja nende territooriumil asuvate lennuväljade käitajad tegutseksid vähemalt vastavalt nendele lennundusjulgestuse nõuetele.

5. Mõlemad lepinguosalised tagavad, et nende territooriumil võetakse tõhusalt meetmeid, millega kaitstakse tsiviillennundust õigusvastaste tegude eest, sealhulgas, kuid mitte ainult, reisijate ja nende käsipagasi ning registreeritud pagasi läbivaatamine; muude isikute kui reisijate, sealhulgas lennumeeskonna ning nendega kaasasolevate esemete läbivaatamine ja julgestuskontroll ning lasti, posti ning parda- ja lennuväljavarude julgestuskontroll ning juurdepääsukontroll lennualale ja piiratud juurdepääsuga turvaladele. Neid meetmeid kohandatakse vastavalt sellele, kuidas suureneb oht tsiviillennundusjulgestusele. Mõlemad lepinguosalised kinnitavad, et seoses õhusõidukite sisenemisega tema territooriumile, seal käitamisega ja sealt lahkumisega tuleb järgida teise lepinguosalise lennundusjulgestusnõudeid.

6. Võttes täielikult arvesse ja austades vastastikku teineteise suveräänsust, võib kumbki lepinguosaline kehtestada julgestusmeetmeid oma territooriumile sisenemiseks, samuti erakorralisi meetmeid, kui tegemist on konkreetse ohuga lennundusjulgestusele, millest tuleks teist lepinguosalist viivitamata teavitada. Lepinguosaline suhtub positiivselt kõigisse teise lepinguosalise taotlustesse võtta mõistlikke julgestusalaseid erimeetmeid ning esimene lepinguosaline võtab arvesse julgestusmeetmeid, mida teine lepinguosaline juba rakendab, ja viimase väljendatud võimalikke seisukohti, samuti võimalikku kahjulikku mõju lepinguosaliste vahelisele lennutranspordile. Lepinguosaline teavitab teist lepinguosalist eelnevalt kõikidest kavandatavatest julgestusalastest erimeetmetest, mis võiksid oluliselt mõjutada käesoleva lepingu alusel osutatavate lennuteenuste rahastamist ja korraldamist, välja arvatud juhul, kui see ei ole hädaolukorras mõistlikkuse piires võimalik. Lepinguosaline võib selliste julgestusmeetmete arutamiseks taotleda käesoleva lepingu artikli 22 kohase ühiskomitee kokkukutsumist, vajaduse korral kiirkorras.

7. Mõlemad lepinguosalised tunnistavad siiski, et käesolev artikkel ei piira lepinguosalise õigust keelata tema territooriumile sisenemast lennul või lendudel, mida ta peab oma julgeolekut ohustavaks.

8. Kui tsiviilõhusõiduk hõivatakse ebaseaduslikult või kui õhusõiduki, reisijate,

meeskonna, lennujaamade või aeronavigatsiooniseadmete ja -teenuste turvalisust ohustab muu ebaseaduslik intsident või tekib sellise intsidendi oht, abistavad lepinguosalised teineteist, hõlbustades suhtlemist ning muid asjakohaseid meetmeid, et kiiresti ja ohutult kõnealune intsident lõpetada või selle oht kõrvaldada.

9. Lepinguosalised võtavad kõik nende arvates asjakohased meetmed, et tagada ebaseadusliku hõivamise või ebaseadusliku sekkumise ohvriks langenud ja nende territooriumil maandunud õhusõiduki maapinnale jäämine, välja arvatud juhul, kui selle äralend on vajalik inimelu kaitseks. Võimaluse korral võetakse sellised meetmed vastastikuste konsultatsioonide alusel.

10. Kui ühel lepinguosalisel on põhjendatud kahtlusi, et teine lepinguosaline ei ole täitnud käesoleva artikli sätteid, võib ta viivitamata taotleda konsulteerimist teise lepinguosalisega. Kõnealused konsultatsioonid algavad kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse kättesaamisest või kokkuleppe korral pikema aja jooksul. Kui konsultatsiooni algusest kolmekümne (30) päeva või eelnevaga kooskõlas kokkulepitud pikema aja jooksul rahuldava kokkuleppeni ei jõuta või kui kokkulepitud parandusmeetmeid ei võeta, võib konsultatsiooni taotlenud lepinguosaline teise lepinguosalise lennuettevõtjale lennutegevusloa ja tehnilise loa andmisest keelduda, loa tühistada, peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata, et tagada vastavus käesoleva artikli sätetele. Eriolukorras või käesoleva artikli sätete edasise eiramise ennetamiseks võib lepinguosaline võtta koheseid ajutisi meetmeid.

11. Käesoleva artikli kohaselt võetavad mis tahes meetmed peavad olema proportsionaalsed ja julgeolekuohu kõrvaldamiseks vajalikud ning meetmete rakendamine lõpetatakse, kui teine lepinguosaline täidab käesoleva artikli sätteid või kui need meetmed pole enam vajalikud.

ARTIKKEL 15

Lennuliikluse korraldamine

1. Lepinguosalised teevad koostööd aeronavigatsiooniteenustega seotud regulatiivsetes küsimustes, sealhulgas järelevalve tegemisel. Nad tegelevad lennuliikluse korraldamisega seotud poliitiliste küsimustega, et optimeerida lennuliikluse üldist tõhusust, vähendada kulusid ja keskkonnamõju ning parandada süsteemide ohutust ja võimekust.

2. Lepinguosalised innustavad oma pädevaid asutusi ja aeronavigatsiooniteenuste osutajaid koostalitluse valdkonnas koostööd tegema, et mõlema lepinguosalise süsteeme võimaluse korral veelgi integreerida ning seeläbi vähendada lennunduse keskkonnamõju, samuti vajaduse korral teavet jagama.

3. Lepinguosalised edendavad oma aeronavigatsiooniteenuste osutajate koostööd, et

vahetada lennuinfot ja kooskõlastada liiklusvooge eesmärgiga optimeerida lennuliikluse tõhusust ning parandada seega ressursside kasutamist, tagada prognoositavus, õigeaegsus ja teenuste järjepidevus.

4. Lepinguosalisel nõustuvad tegema koostööd moderniseerimisprogrammide alal, sh arendamise, kasutuselevõtu ja parimate tavade valdkonnas, et tagada majanduslik tasuvus, lennuliikluse korraldamine ja lennuväljadega seotud asjaomased aspektid, ning innustama vastastikust osalemist valideerimis- ja tutvustamistegevuses.

ARTIKKEL 16

Keskkond

1. Lepinguosalisel toetavad keskkonna kaitsmise vajadust, soodustades lennunduse säästvat arengut. Lepinguosalisel kavatsesid teha koostööd, et selgitada välja lennunduse keskkonnamõju.

2. Lepinguosalisel tõdevad, et on tähtis teha koostööd, et kaaluda lennunduse keskkonnamõju ja seda minimeerida kooskõlas käesoleva lepingu eesmärkidega.

3. Lepinguosalisel tunnistavad, et on oluline tegeleda kliimamuutuste probleemiga ja seetõttu piirata või vähendada riigisisese ja rahvusvahelise lennutranspordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet. Nad nõustuvad tegema selles valdkonnas koostööd, et töötada välja ja rakendada õigusnorme, sealhulgas rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite mõju korvamise ja vähendamise kava (CORSIA) väljatöötamiseks vajalikke rakenduseeskirju, ning käsitleda mis tahes muid lennundussektorist pärit kasvuhoonegaaside heite vähendamise seisukohalt olulisi aspekte.

4. Lepinguosalisel kohustuvad vahetama teavet ja pidama ekspertidega korrapäraselt dialoogi, et tugevdada koostööd lennunduse keskkonnamõju vähendamisel, mis hõlmab järgmist:

- a) keskkonnahoidliku lennundustehnoloogiaga seotud teadus- ja arendustegevus;
- b) lennuliikluse korraldamisega seotud uuendused, et vähendada lennunduse keskkonnamõju;
- c) teadus- ja arendustegevus säästvate alternatiivkütuste leidmiseks lennunduses;

- d) arvamuste vahetamine teemadel, mis on seotud lennunduse keskkonnamõju ja kliimat mõjutavate lennundussektori heitkoguste vähendamisega, ning
- e) müra vähendamine ja seire, et vähendada lennunduse keskkonnamõju.

5. Lähtuvalt oma mitmepoolsetest keskkonnaalastest õigustest ja kohustustest edendavad lepinguosalised ka finants- ja tehnoloogiakoostööd seoses meetmetega rahvusvahelisest lennundusest tuleneva kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks.

6. Lepinguosalised tunnistavad vajadust võtta asjakohaseid meetmeid, et vältida lennutranspordi keskkonnamõju või tegeleda selle probleemiga, eeldusel et sellised meetmed on täielikult kooskõlas rahvusvahelisest õigusest tulenevate õiguste ja kohustustega.

ARTIKKEL 17

Lennuettevõtja vastutus

Lepinguosalised kinnitavad oma kohustusi, mis tulenevad Montrealis 28. mail 1999. aastal sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioonist (Montreali konventsioon).

ARTIKKEL 18

Tarbijakaitse

Lepinguosalised teevad koostööd, et kaitsta lennuteenuste tarbijate huve. Sellise koostöö eesmärk on saavutada tarbijakaitse kõrge tase. Selleks konsulteerivad lepinguosalised teineteisega ühiskomitee kaudu, et arutada tarbijate huvides olevate küsimuste, sh kavandatavate meetmete üle, et saavutada võimalikult suur õigusnormide lähendamine ja ühtsus.

ARTIKKEL 19

Arvutipõhised ettetellimissüsteemid

1. Ühe lepinguosalise territooriumil tegutsevatel arvutipõhiste ettetellimissüsteemide tarnijatel on õigus oma ettetellimissüsteeme sisse tuua, kasutada ja teha need vabalt kättesaadavaks reisibüroodele või -firmadele, kelle peamine tegevusala on reisitoodete turustamine teise lepinguosalise territooriumil, tingimusel et arvutipõhine ettetellimissüsteem vastab kõigile teise lepinguosalise asjaomaste õigusnormide nõuetele.
2. Lepinguosalised tühistavad kõik kehtivad nõuded, mis võiksid piirata ühe lepinguosalise arvutipõhise ettetellimissüsteemi vaba juurdepääsu teise lepinguosalise turule või muul viisil konkurentsi piirata. Lepinguosalised hoiudvad selliste nõuete vastuvõtmisest tulevikus.
3. Kumbki lepinguosaline ei sea ega luba oma territooriumil seada teise lepinguosalise arvutipõhiste ettetellimissüsteemide tarnijatele nende süsteemide kuvade suhtes erinevaid nõudeid kui oma arvutipõhiste ettetellimissüsteemide tarnijatele või muudele tema turul tegutsevatele arvutipõhiste ettetellimissüsteemidele. Kumbki lepinguosaline ei takista arvutipõhiste ettetellimissüsteemide tarnijate, nende pakkujate ja kasutajate vaheliste lepingute sõlmimist, milles käsitletakse reisieenuste kohta käiva teabe vahetamist ning millega lihtsustatakse tarbijaile täieliku ja kallutamata teabe kuvamist või õigusnormide nõuete täitmist neutraalse andmeesituse kaudu.
4. Ühe lepinguosalise arvutipõhiste ettetellimissüsteemide omanikel ja käitajatel, kes täidavad nende olemasolul teise lepinguosalise asjaomaste õigusnormide nõudeid, on samasugune võimalus olla teise lepinguosalise territooriumil arvutipõhiste ettetellimissüsteemide omanikud kui kõigil teistel kõnealuse lepinguosalise turul tegutsevatel arvutipõhiste ettetellimissüsteemide omanikel ja käitajatel.

ARTIKKEL 20

Sotsiaalaspektid

1. Lepinguosalised tunnistavad vajadust kaaluda käesoleva lepingu mõju tööturule, -hõivele ja -tingimustele. Lepinguosalised nõustuvad tegema koostööd sellest lepingust tulenevates tööhõiveküsimustes, muu hulgas selles, mis puudutab mõju tööhõivele, põhiõigusi tööl, töötingimusi, sotsiaalkaitset ja sotsiaaldialoogi.
2. Lepinguosalised tunnustavad kummagi lepinguosalise õigust tagada riigisisene töötajate kaitse sellisel tasemel, nagu ta peab vajalikuks, ning kooskõlas oma rahvusvaheliste kohustustega vastu võtta või muuta oma asjaomaseid seadusi ja poliitikastrateegiaid. Lepinguosalised tagavad, et nende vastavate õigusnormidega kehtestatud õigusi ja põhimõtteid ei kahjustata, vaid jõustatakse tõhusalt.
3. Mõlemad lepinguosalised täiendavad neid seadusi ja poliitikastrateegiaid jätkuvalt kooskõlas oma rahvusvaheliste kohustustega ning püüavad tagada lennundussektoris töötajate

kaitse kõrge taseme ja selle saavutamist soodustada. Lepinguosalised tunnistavad, et tööalaste aluspõhimõtete ja põhiõiguste rikkumist ei tohi tuua õigustuseks või muul viisil kasutada õiguspärase suhtelise eelise saamiseks ega kasutada kaitsemeetmena.

4. Lepinguosalised taaskinnitavad oma tahet austada, edendada ja tõhusalt rakendada tööalaseid aluspõhimõtteid ja põhiõigusi kooskõlas kohustustega, mis tulenevad nende Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) liikmesusest, ILO tööalaste aluspõhimõtete ja põhiõiguste deklaratsioonist ning selle järelmeetmetest, mis võeti vastu 1998. aastal rahvusvahelise töökonverentsi 86. istungil.

5. Lepinguosalised edendavad eesmärke, mis on seatud ILO inimväärse töö tegevuskavas ja ILO 2008. aasta deklaratsioonis sotsiaalselt õiglase globaliseerumise kohta, mis võeti vastu rahvusvahelise töökonverentsi 97. istungil.

6. Mõlemad lepinguosalised teevad kõik endast oleneva ILO põhikonventsioonide ratifitseerimiseks, kui nad seda veel teinud ei ole. Lepinguosalised kaaluvad ka ILO teiste konventsioonide ratifitseerimist ning seega ka vastavate tsiviillennundussektori puhul asjakohaste rahvusvaheliste töö- ja sotsiaalnormide tõhusat rakendamist, võttes arvesse riigi olusid.

7. Mõlemad lepinguosalised võivad taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada taotluse esitanud lepinguosalise arvates olulisi tööjõuküsimusi.

III JAOTIS INSTITUTSIOONILISED SÄTTED

ARTIKKEL 21

Tõlgendamine ja rakendamine

1. Lepinguosalised tagavad teineteisele käesolevas lepingus sätestatud õigused. Kui käesolevas lepingus on viidatud lepinguosalise lennuettevõtjatele antavatele õigustele, käsitatakse seda üksnes viitena sellele lepinguosalisele antavatele õigustele. Käesoleva lepingu ühegi osa eesmärk ei ole anda õigusi ega kehtestada kohustusi, mille ühe lepinguosalise kodanikud saavad teise lepinguosalise kohtutes otseselt vaidlustada.

2. Lepinguosalised võtavad asjakohaseid üld- või erimeetmeid, et tagada käesolevast lepingust tulenevate kohustuste täitmine.

3. Käesolevast lepingust tulenevaid õigusi kasutades võtavad lepinguosalised meetmeid, mis on nende meetmete eesmärges silmas pidades asjakohased ja proportsionaalsed.
4. Liikmesriigid hoiduvad kõigist meetmetest, mis kahjustaksid käesoleva lepingu eesmärkide saavutamist.
5. Mõlemad lepinguosalised vastutavad oma territooriumil käesoleva lepingu nõuetekohase jõustamise eest.
6. Kui lepinguosaline kahtlustab, et käesolevat lepingut rikutakse, võib ta paluda teiselt lepinguosaliselt teavet ja abi. Sellise taotluse saamisel esitab teine lepinguosaline kogu vajaliku teabe ja osutab abi koostöös oma kohaldatavate õigusnormidega.
7. Käesoleva lepinguga ei välistata väljaspool ühiskomiteed toimuvaid lepinguosaliste pädevate asutuste konsultatsioone ega arutelusid, eelkõige lennutranspordi arendamise, lennundusjulgestuse, ohutuse, keskkonnakaitse, sotsiaalpoliitika, lennuliikluse korraldamise, lennundustaristu, konkurentsiküsimuste ja tarbijakaitse valdkonnas. Lepinguosalised teatavad ühiskomiteele selliste konsultatsioonide ja arutelude tulemused, mis võivad mõjutada käesoleva lepingu tõlgendamist või kohaldamist.
8. Käesolevas lepingus viidatud lepinguosalistevahelise koostöö puhul, muu hulgas äri võimaluste, lennundusjulgestuse, ohutuse, keskkonnakaitse, lennuliikluse korraldamise ja tarbijakaitse valdkonnas, püüavad lepinguosalised jõuda ühise arusaamani ühismeetmete võtmiseks, et vastastikuse nõusoleku alusel käesolevat lepingut edasi arendada ja/või tõhustada selle toimimist asjaomastes valdkondades.

ARTIKKEL 22

Ühiskomitee

1. Lepinguosaliste esindajatest koosnev ühiskomitee vastutab lepingu haldamise eest ning tagab selle nõuetekohase rakendamise.
2. Ühiskomitee võtab vastu oma töökorra.
3. Ühiskomitee tuleb kokku vastavalt vajadusele, kuid vähemalt üks kord aastas. Ühiskomitee kokkukutsumist võivad mis tahes ajal taotleda mõlemad lepinguosalised. Koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui kaks (2) kuud pärast taotluse saamist, kui lepinguosalised ei ole kokku leppinud teisiti.
4. Käesoleva lepingu nõuetekohaseks rakendamiseks teeb ühiskomitee järgmist:

- a) vahetab teavet, sealhulgas selliste muudatuste kohta asjaomase lepinguosalise õigusnormides ja tegevuspõhimõtetes, mis võivad mõjutada lennuteenuste osutamist, ning lennutranspordiga seotud statistilist teavet;
- b) esitab soovitusi ja võtab lepinguga ettenähtud juhtudel vastu otsuseid;
- c) edendab koostööd, sh regulatiivsetes küsimustes;
- d) korraldab vajaduse korral konsultatsioone käesoleva lepingu kohaldamise või tõlgendamise küsimustes ning vajaduse korral lennutranspordiküsimustes, mida käsitletakse rahvusvahelistes organisatsioonides ja suhetes kolmandate riikidega, kaaludes muu hulgas ühise lähenemisviisi kasutuselevõtmist;
- e) kaalub võimalikke valdkondi, millega võiks käesolevat lepingut täiendada, sealhulgas soovitusi selle muutmiseks või kolmandate riikide lepinguga ühinemise kohta.

5. Lepinguosalised võtavad ühiskomitee soovitused ja otsused vastu konsensuse alusel. Ühiskomitee otsused on lepinguosaliste jaoks siduvad.

ARTIKKEL 23

Vaidluste lahendamine ja vahekohus

1. Ilma et see piiraks käesoleva lepingu artikli 4 kohaldamist, võivad lepinguosalised kasutada käesoleva lepingu kohaldamise või tõlgendamisega seotud mis tahes vaidluste lahendamiseks selles artiklis sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi.
2. Ilma et see piiraks lepinguosaliste vahel käesoleva lepingu alusel peetud mis tahes varasemaid konsultatsioone, teavitab lepinguline, kes soovib kasutada selles artiklis sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi, teist lepinguosalist oma kavatsusest kirjalikult ja taotleb konsultatsioonideks ühiskomitee koosoleku korraldamist.
3. Kui ühiskomitee koosolek ei toimu kahe (2) kuu jooksul alates eelmises lõikes nimetatud taotluse kättesaamisest või lepinguosaliste kokku lepitud kuupäevaks või kui vaidlust ei lahendata ühiskomitees kuue (6) kuu jooksul alates kõnealuse taotluse esitamisest, võidakse vaidlus lepinguosaliste kokkuleppel esitada lahendamiseks mõnele isikule või asutusele. Kui lepinguosalised ei saavuta kahepoolset kokkulepet esitada vaidlus lahendamiseks mõnele isikule või asutusele, esitatakse see kummagi lepinguosalise taotlusel lahendamiseks vahekohtule.
4. Olenemata selle artikli lõikest 2 võidakse vaidlus viivitamata esitada lahendamiseks mõnele isikule, asutusele või vahekohtule, kui üks lepinguline on võtnud meetmeid teise lepinguosalise lennuettevõtjale lennutegevusloa ja tehnilise loa andmisest keeldumiseks, loa

tühistamiseks, peatamiseks, sellele tingimuste kehtestamiseks või selle piiramiseks.

5. Vaidluse vahekohtule edastamise taotluse esitab lepinguosaline (edaspidi „algatav lepinguosaline“) kirjalikult teisele lepinguosalisele (edaspidi „kostev lepinguosaline“). Algatav lepinguosaline esitab taotluses lahendamist vajavad küsimused, kirjeldab kõnealust meetet ja selgitab põhjuseid, miks selline meede tema arvates lepingu sätetele ei vasta.

6. Kui algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline ei ole kokku leppinud teisiti, on vahekohus kolmest vahekohtunikust koosnev kohus, mis moodustatakse järgmiselt:

- a) kuuekümne (60) päeva jooksul pärast vahekohtutaotluse saamist nimetavad nii algatav lepinguosaline kui ka kostev lepinguosaline kumbki ühe vahekohtuniku. Kolmekümne (30) päeva jooksul pärast mõlema vahekohtuniku nimetamist määravad algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline kokkuleppel kolmanda vahekohtuniku, kellest saab vahekohtu eesistuja;
- b) kui algatav lepinguosaline või kostev lepinguosaline ei suuda vahekohtunikku nimetada või kui kolmandat vahekohtunikku ei määrata vastavalt käesoleva lõike punktile a, võib algatav lepinguosaline või kostev lepinguosaline paluda ICAO nõukogu presidendil kolmekümne (30) päeva jooksul palve saamisest määrata vajalik vahekohtunik või vahekohtunikud. Kui ICAO nõukogu president on Katari või ELi liikmesriigi kodanik, palutakse vahekohtunik(ud) määrata nõukogu kõige vanemal asepresidendil, keda ei saa eespool nimetatud põhjusel diskvalifitseerida.

7. Vahekohtu moodustamise kuupäevaks on päev, mil viimane kolmest vahekohtunikust nõustub oma ametissenimetamisega.

8. Menetlus toimub töökorra alusel, mille ühiskomitee võtab vastu niipea kui võimalik kooskõlas käesoleva artikli sätete ning käesoleva lepingu artikli 22 lõike 4 punktiga b ja lõikega 5. Kuni ühiskomitee pole töökorda vastu võtnud, kehtestab vahekohus oma menetluskorra.

9. Algatava lepinguosalise taotlusel võib vahekohus, kes pole veel lõplikku otsust teinud, anda algatavale lepinguosalisele õiguse võtta olukorra leevendamiseks ajutisi meetmeid või paluda kostval lepinguosalisel võtta ajutisi meetmeid.

10. Hiljemalt üheksakümmend (90) päeva pärast vahekohtu moodustamist esitab vahekohus algatavale lepinguosalisele ja kostvale lepinguosalisele vahearuande, mis sisaldab väljaselgitatud asjaolusid, asjakohaste sätete kohaldatavust ning vahekohtu järelduste ja soovitude põhjendusi. Kui vahekohus leiab, et tal ei ole võimalik sellest tähtajast kinni pidada, teavitab vahekohtu esimees algatavat lepinguosalist ja kostvat lepinguosalist sellest kirjalikult, põhjendab viivitust ja nimetab kuupäeva, mil vahekohus plaanib vahearuande esitada. Ühelgi juhul ei esita vahekohus vahearuannet hiljem kui sada kaksikümmend (120) päeva pärast vahekohtu moodustamise kuupäeva.

11. Algatav lepinguosaline või kostev lepinguosaline võib neljateistkümne (14) päeva jooksul pärast vahearuande avaldamist esitada vahekohtule kirjaliku taotluse vahearuande konkreetsete aspektide läbivaatamiseks. Pärast algatava lepinguosalise ja kostva

lepinguosalise poolt vahearuande kohta esitatud kirjalike märkuste arvessevõtmist võib vahekohus oma aruannet muuta ja vajaduse korral asjaolusid täiendavalt uurida. Vahekohtu lõppotsuses kajastatakse vaheläbivaatamise käigus esitatud väiteid piisavas ulatuses ning selles vastatakse selgelt algatava lepinguosalise ja kostva lepinguosalise küsimustele ja tähelepanekutele.

12. Vahekohus teatab oma lõppotsuse algatavale lepinguosalisele ja kostvale lepinguosalisele hiljemalt saja kahekümne (120) päeva jooksul pärast vahekohtu moodustamise kuupäeva. Kui vahekohus leiab, et tal ei ole võimalik sellest tähtajast kinni pidada, teavitab vahekohtu esimees algatavat lepinguosalist ja kostvat lepinguosalist sellest kirjalikult, põhjendab viivitust ja nimetab kuupäeva, mil vahekohus plaanib otsuse teatavaks teha. Ühelgi tingimusel ei tee vahekohus otsust teatavaks hiljem kui sada viiskümmend (150) päeva pärast vahekohtu moodustamise kuupäeva.

13. Kui üks lepinguosaline on võtnud meetmeid teise lepinguosalise lennuettevõtjale lennutegevusloa ja tehnilise loa andmisest keeldumiseks, loa tühistamiseks, peatamiseks, sellele tingimuste kehtestamiseks või selle piiramiseks või kui vahekohus otsustab algatava lepinguosalise või kostva lepinguosalise taotlusel, et juhtum on kiireloomuline, lühendatakse selle artikli lõigetes 10, 11 ja 12 osutatud tähtaegu poole võrra.

14. Algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline võivad esitada taotlusi vahekohtu lõppotsuse selgitamiseks kümne (10) päeva jooksul otsuse avaldamisest. Selgitused esitatakse viieteistkümne (15) päeva jooksul taotluse saamisest.

15. Kui vahekohus leiab, et lepingut on rikutud, ja vastutav lepinguosaline ei täida kohtu lõppotsust või ei jõua teise lepinguosalisega mõlemat poolt rahuldava lahenduseni kuuekümne (60) päeva jooksul alates vahekohtu lõppotsuse teatavaks tegemisest, võib teine lepinguosaline peatada käesolevast lepingust tulenevate võrreldavate eeliste kohaldamise seni, kuni vastutav lepinguosaline on kohtu lõppotsuse täitnud või kuni algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline on jõudnud vastastikusel kokkuleppel mõlemat poolt rahuldava lahenduseni.

16. Kumbki lepinguosaline kannab oma määratud vahekohtuniku kulud. Vahekohtu muud kulud jagatakse lepinguosaliste vahel võrdselt.

ARTIKKEL 24

Seos teiste lepingutega

1. Käesolev leping peatab lepinguosaliste vahel varem kehtinud samateemalised lepingud ja kokkulepped kooskõlas käesoleva artikli lõigetega 2 ja 7, välja arvatud juhul, kui käesolev leping lõpetatakse.

2. ELi mõne liikmesriigi ja Katari vahelise varasema lennuteenuste lepingu või kokkuleppe sätted, mis käsitlevad käesoleva lepingu artiklites 2, 3, 8 ja 11 käsitletud

teemasid, kehtivad käesoleva lepingu raames edasi, kui need on asjaomaste lennuettevõtjate jaoks soodsamad ja/või paindlikumad. Kõik asjaomase ELi liikmesriigi lennuettevõtjatele nende sätete alusel kohalduvad õigused ja eelised kehtivad kõigile Euroopa Liidu lennuettevõtjatele.

3. Eelmise lõike kohaldamisel lahendatakse lepinguosaliste mis tahes vaidlused selle üle, kas lepinguosaliste vahel varem kehtinud lepingute või kokkulepete sätted või korraldused on soodsamad ja/või paindlikumad, käesoleva lepingu artikliga 23 ette nähtud vaidluste lahendamise mehhanismi raames.

4. Mis tahes täiendavate liiklusõiguste suhtes, mille Katar ja ELi liikmesriik võivad olla teineteisele taganud, kohaldatakse pärast käesoleva lepingu jõustumist seda lepingut ning need kehtivad ühtmoodi kõigile Euroopa Liidu lennuettevõtjatele. Sellistest kokkulepetest teavitatakse kohe ühiskomiteed.

5. Ühiskomitee koostab informatiivse loendi käesoleva artikli lõigetes 2 ja 4 osutatud liiklusõiguste alastest sätetest ja kokkulepetest ning hoiab seda ajakohasena.

6. Kui lepinguosalisel ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks ICAO lennutranspordialase otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad kooskõlas käesoleva lepingu artikliga 22 ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, kas käesolevat lepingut tuleks selliste sündmuste arvessevõtmiseks muuta.

7. Käesolev leping ei mõjuta mingil viisil ELi liikmesriikide ja Katari vaheliste selliste kehtivate ja tulevaste lepingute kehtivust ja kohaldamist, mis käsitlevad nende suveräänsete õiguste alla kuuluvaid territooriume, mida ei hõlma käesoleva lepingu artiklis 1 esitatud „territooriumi“ määratlus.

ARTIKKEL 25

Muutmine

Lepinguosalised võivad kokku leppida kõikides käesolevasse lepingusse tehtavates muudatustes käesoleva lepingu artikli 22 kohaselt toimuvate konsultatsioonide käigus. Muudatused jõustuvad vastavalt käesoleva lepingu artiklis 29 sätestatud tingimustele.

ARTIKKEL 26

Euroopa Liidu uute liikmesriikide ühinemine

1. Käesoleva lepinguga võivad ühineda riigid, kellest saavad ELi liikmesriigid pärast käesoleva lepingu allkirjastamise kuupäeva.

2. Sel juhul on Euroopa Liidu liikmesriigi lepinguga ühinemise kinnituseks ühinemiskirja hoiuleandmine Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri kätte, kes teavitab kõnealusest ühinemiskirja hoiuleandmisest ja selle kuupäevast Katarit. Euroopa Liidu liikmesriigi ühinemine jõustub 30 päeva pärast alates ühinemiskirja hoiuleandmisest.

3. Käesoleva lepingu artikli 24 lõikeid 1, 2, 3 ja 7 kohaldatakse *mutatis mutandis* selliste kehtivate lepingute ja kokkulepete suhtes, mis kehtivad hetkel, kui ELi liikmesriik lepinguga ühineb.

ARTIKKEL 27

Lepingu lõpetamine

Lepinguosaline võib mis tahes ajal diplomaatiliste kanalite kaudu teatada kirjalikult teisele lepinguosalisele oma otsusest see leping lõpetada. See teade saadetakse samal ajal ka ICAO-le ja ÜRO sekretariaadile. Leping kaotab kehtivuse keskööl Greenwichi aja järgi selle Rahvusvahelise Lennutranspordi Assotsiatsiooni (IATA) lennuhooaja lõpus, mis kestis üks (1) aasta pärast kirjaliku lõpetamisteate saamist, kui enne selle perioodi lõppu ei ole lepinguosaliste kokkuleppel lõpetamisteadet tagasi võetud.

ARTIKKEL 28

Lepingu registreerimine

Käesolev leping ja kõik selle muudatused registreeritakse ICAOs kooskõlas konventsiooni artikliga 83 ja ÜRO sekretariaadis kooskõlas ÜRO harta artikliga 102.

ARTIKKEL 29

Jõustumine, ajutine kohaldamine ja hoiulevõtmine

1. Käesolev leping jõustub selle kuu esimesel päeval, mis järgneb kuule, mil lepinguosalised on üksteisele teatanud vajalike kohaldatavate juriidiliste menetluste lõpuleviimisest.

2. Lõike 1 kohaldamisel teavitab Katar Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri ning Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär teavitab Katarit diplomaatiliste kanalite kaudu.

3. Olenemata käesoleva artikli lõikest 1 kohaldavad lepinguosalisel lepingut ajutiselt kooskõlas mõlema lepinguosalise asjakohaste sisemenetluste ja/või õigusaktidega (vastavalt vajadusele) alates lepingu allkirjastamise kuupäevast.

4. Lepingu hoiulevõttjaks on Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär.

SELLE KINNITUSEKS on nõuetekohaselt volitatud isikud käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Koostatud [kuupäev ja aasta] [koht] kahes eksemplaris bulgaaria, eesti, hispaania, hollandi, horvaadi, iiri, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola, portugali, prantsuse, rootsi, rumeenia, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi, ungari ja araabia keeles; kõik tekstid on võrdselt autentset. Kui keeleversioonide vahel esineb lahknevusi, otsustab ühiskomitee, millises keeles teksti kasutatakse.

Katari Riigi nimel

Euroopa Liidu nimel

Belgia Kuningriigi nimel

Bulgaaria Vabariigi nimel

Tšehhi Vabariigi nimel

Taani Kuningriigi nimel

Saksamaa Liitvabariigi nimel

Eesti Vabariigi nimel

Iirimaa nimel

Kreeka Vabariigi nimel

Hispaania Kuningriigi nimel

Prantsuse Vabariigi nimel

Horvaatia Vabariigi nimel

Itaalia Vabariigi nimel

Küprose Vabariigi nimel

Läti Vabariigi nimel

Leedu Vabariigi nimel

Luksemburgi Suurhertsogiriigi
nimel

Ungari nimel

Malta nimel

Madalmaade Kuningriigi nimel

Austria Vabariigi nimel

Poola Vabariigi nimel

Portugali Vabariigi nimel

Rumeenia nimel

Sloveenia Vabariigi nimel

Slovaki Vabariigi nimel

Soome Vabariigi nimel

Rootsi Kuningriigi nimel

1. LISA

ÜLEMINEKUSÄTTED

1. Olenemata käesoleva lepingu artikli 2 lõikest 2 kohaldatakse kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõiguste suhtes, mis kehtivad reisi-, kombineeritud ja lastilendudele, ning viienda vabaduse liiklusõiguste suhtes, mis kehtivad lastilendudele (kindlaksmääratud lennuliinidel), käesolevas lisas esitatud üleminekusätteid.

2. Kataris asuvate punktide ning Belgias, Saksamaal, Prantsusmaal, Itaalias ja Madalmaades asuvate punktide vahel kehtivaid kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigusi liberaliseeritakse järk-järgult kooskõlas lõigetega 4–8.

3. Lastilendude suhtes kehtivaid viienda vabaduse liiklusõigusi suurendatakse järk-järgult kooskõlas lõikega 9, et jõuda üleminekuperioodi lõpuks kokkulepitud lennuseduseni seitse (7) korda nädalas.

4. Lõikes 2 osutatud lennuteenuste puhul ELi liikmesriikide territooriumile või nende territooriumilt on lepinguosaliste lennuettevõtjatel õigus alates käesoleva lepingu allkirjastamisest rakendada kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigusi kooskõlas lõigetes 7 ja 8 algse olukorrana esitatud lubatud nädalase lennusedusega ja vastavatel marsruutidel.

5. ELi liikmesriikide territooriumile ja nende territooriumilt toimuvate lõikes 2 osutatud lennuteenuste puhul lubatud lennuseduse suhtes kohaldatakse lõigetega 7 ja 8 ette nähtud etappe. Etapp 1 jõustub IATA talvehooaja 2020/2021 esimesel päeval ning järgnevad etapid (etapid 2–5) vastavalt IATA talvehooaegade 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 ja 2024/2025 esimesel päeval.

6. Alates IATA talvehooaja 2024/2025 esimesest päevast (etapp 5) võivad mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad kasutada käesoleva lepingu artikli 2 lõike 2 punktis c sätestatud kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigusi Kataris asuvate punktide ja kõigis ELi liikmesriikides asuvate punktide vahel ilma marsruudi-, veomahu ja/või lennuseduspiiranguteta.

7. Kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõiguste alusel osutatavate reisi- ja kombineeritud lendude puhul on lepinguosaliste lennuettevõtjatel õigus tegutseda järgmiste lennusedustega.

a. Kataris asuvate punktide ja Belgias asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne	Etapp	Etapp 2	Etapp	Etapp 4	Etapp 5
-----------------	-------	-------	---------	-------	---------	---------

	olukord	1		3		
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest	14	19	24	29	34	Piiranguteta

b. Kataris asuvate punktide ja Prantsusmaal asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest Kataris ja Pariisis	21	24	27	30	33	Piiranguteta
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest Kataris ja Nizzas	7	10	14	17	21	Piiranguteta
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest Kataris ja Lyonis	7	10	14	17	21	Piiranguteta
Kõikidesse muudesse punktidesse / kõikidest muudest punktidest	7	10	14	17	21	Piiranguteta

c. Kataris asuvate punktide ja Saksamaal asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest Kataris ja Frankfurdis	14	18	21	24	28	Piiranguteta
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest Kataris ja Münchenis	14	18	21	24	28	Piiranguteta

Kõikidesse muudesse punktidesse / kõikidest muudest punktides	7	11	14	17	21	Piiranguteta
---	---	----	----	----	----	--------------

d. Kataris asuvate punktide ja Itaalias asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktides	81	84	84	89	92	Piiranguteta

e. Kataris asuvate punktide ja Madalmaades asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktides Kataris ja Amsterdamis	10	12	14	14	17	Piiranguteta
Kõikidesse muudesse punktidesse / kõikidest muudest punktides	7	7	14	17	21	Piiranguteta

8. Kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõiguste alusel osutatavate lastilendude puhul on lepinguosaliste lennuettevõtjatel õigus tegutseda järgmiste lennusedustega.

a. Kataris asuvate punktide ja Belgias asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktides	35	39	42	45	49	Piiranguteta

b. Kataris asuvate punktide ja Prantsusmaal asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest	7	10	14	17	21	Piiranguteta

c. Kataris asuvate punktide ja Saksamaal asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest	10	14	14	17	21	Piiranguteta

d. Kataris asuvate punktide ja Itaalias asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest	19	21	21	24	28	Piiranguteta

e. Kataris asuvate punktide ja Madalmaades asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse / kõikidest punktidest	10	14	14	17	21	Piiranguteta

9. Viienda vabaduse liiklusõiguste alusel tehtavate lastilendude puhul on lepinguosaliste lennuettevõtjatel õigus alates käesoleva lepingu allkirjastamise kuupäevast kasutada lepingu

artikli 2 lõike 2 punktis c nimetatud õigusi lennusedusega kolm (3) korda nädalas iga ELi liikmesriigi ja Katari vahel. Selle lennuseduse suhtes kehtivad järgmises tabelis esitatud etapid eesmärgiga jõuda lõpuks lennuseduseni kokku seitse (7) korda nädalas. Etapp 1 jõustub IATA talvehooaja 2020/2021 esimesel päeval ning järgnevad etapid (etapid 2–4) vastavalt IATA talvehooegade 2021/2022, 2022/2023 ja 2023/2024 esimesel päeval.

Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4
3	4	5	6	7

10. Kooskõlas käesoleva lepingu artikli 24 lõikega 2 võidakse juhul, kui enne käesoleva lepingu allkirjastamist lastilendude puhul antud viienda vabaduse liiklusõiguste geograafiline ulatus erineb käesoleva lepingu artikli 2 lõike 2 punktis c sätestatust, rakendada enne käesoleva lepingu allkirjastamist tagatud lennuseduste suhtes ka edaspidi varem kokku lepitud geograafilist ulatust, mitte käesoleva lepingu artikli 2 lõike 2 punktis c sätestatud geograafilist ulatust.

2. LISA

NN VIIENDA VABADUSE LIIKLUSÕIGUSTE GEOGRAAFILINE KOHALDATAVUS LASTILENDUDE PUHUL

1. JAGU

Käesoleva lepingu artikli 2 lõike 2 punkti c alapunkti i jaotise B kohaldamise geograafiline ulatus hõlmab Põhja- ja Lõuna-Ameerika mandrit koos nende juurde kuuluvate saartega, Bermudat, mõningaid Kariibi mere saari, Hawaii saari (sh Midway ja Palmyra). Leping allkirjastamise hetkel kuuluvad siia järgmised territooriumid:

Põhja-Ameerika

Kanada, Ameerika Ühendriigid, Mehhiko

Kariibi mere saared ja Bermuda

Anguilla, Antigua ja Barbuda, Bahama saared, Barbados, Bermuda, Kaimanisaared, Kuuba, Dominica, Dominikaani Vabariik, Grenada, Haiti, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts ja Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinid, Trinidad ja Tobago, Turksi ja Caicose saared, Briti Neitsisaared

Kesk-Ameerika

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

Lõuna-Ameerika

Argentina, Boliivia, Brasiilia, Tšiili, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peruu, Suriname, Uruguay, Venezuela.

2. JAGU

Käesoleva lepingu artikli 2 lõike 2 punkti c alapunkti ii jaotise B kohaldamise geograafiline ulatus hõlmab kogu Aasia-osa, mis asub Iraanist ida pool, k.a Iraan, ja sinna juurde kuuluvaid saari, Austraaliat, Uus-Meremaad ja sinna juurde kuuluvaid saari ning mõningaid Vaikse ookeani saari. Leping allkirjastamise hetkel kuuluvad siia järgmised territooriumid:

Lõuna-Aasia

Afganistan, Bangladesh, Bhutan, India (sh Andamani saared), Maldiivid, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Kesk-Aasia

Kasahstan, Kõrgõzstan, Mongoolia, Venemaa, Tadžikistan, Türkmenistan, Usbekistan

Ida-Aasia

Hiina, Hongkongi erihalduspiirkond, Jaapan, Põhja-Korea, Lõuna-Korea, Macau erihalduspiirkond, Taiwan

Kagu-Aasia

Brunei Darussalami Riik, Kambodža, Indoneesia, Laos, Malaisia, Myanmar/Birma, Paapua Uus-Guinea, Filipiinid, Singapur, Tai, Vietnam

Aasia, Vaikse ookeani piirkond

Ameerika Samoa, Austraalia, Jõulusaar, Kookossaared, Cooki saared, Fidži, Guam, Kiribati, Marshalli Saared, Mikroneesia, Nauru, Uus-Meremaa, Niue, Norfolki saar, Põhja-Mariaanid, Belau, Samoa, Saalomoni Saared, Tonga, Tuvalu, Vanuatu saared.