



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 10. mai 2022
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2022/0137(NLE)

8884/22
ADD 1

AVIATION 82
RELEX 613
ASIE 21

ETTEPANEK

Saatja:	Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor
Kättesaamise kuupäev:	6. mai 2022
Saaja:	Nõukogu peasekretariaat
Komisjoni dok nr:	COM(2022) 193 final - ANNEX
Teema:	LISA järgmise dokumendi juurde: Ettepanek: Nõukogu otsus Kagu-Aasia Maade Assotsiatsiooni liikmesriikide ning Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide vahelise üldise lennutranspordilepingu liidu nimel sõlmimise kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2022) 193 final - ANNEX.

Lisatud: COM(2022) 193 final - ANNEX



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 6.5.2022
COM(2022) 193 final

ANNEX

LISA

järgmise dokumendi juurde:

Ettepanek: Nõukogu otsus

Kagu-Aasia Maade Assotsiatsiooni liikmesriikide ning Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide vahelise üldise lennutranspordilepingu liidu nimel sõlmimise kohta

LISA

**Kagu-Aasia Maade Assotsiatsiooni liikmesriikide ning
Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide
vaheline
üldine lennutranspordileping**

Järgmiste riikide valitsused:

BRUNEI DARUSSALAMI RIIK,
KAMBODŽA KUNINGRIIK,
INDONEESIA VABARIIK,
LAOSE DEMOKRAATLIK RAHVAVABARIIK,
MALAISIA,
MYANMARI LIIDU VABARIIK,
FILIPINI VABARIIK,
SINGAPURI VABARIIK,
TAI KUNINGRIIK ja
VIETNAMI SOTSIALISTLIK VABARIIK,

kes on Kagu-Aasia Maade Assotsiatsiooni (ASEAN) liikmesriigid (edaspidi ühiselt „ASEANi liikmesriigid“ ja eraldi „ASEANi liikmesriik“),

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 VABARIIK,
MADALMAADE KUNINGRIIK,
AUSTRIA VABARIIK,
POOLA VABARIIK,
PORTUGALI VABARIIK,
RUMEENIA,
SLOVEENIA VABARIIK,
SLOVAKI VABARIIK,
SOOME VABARIIK ja
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 (edaspidi „liit“ või „EL“),**

teiselt poolt,

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

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

SOOVIDES parandada lennuteenuseid ning edendada rahvusvahelist lennundussüsteemi, mis põhineb õiglastel konkurentsitingimustel, 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 õonestavad reisijate usaldust tsiviillennunduse ohutuse vastu;

ARVESTADES, et ASEANi liikmesriigid ja ELi liikmesriigid on 7. detsembril 1944 Chicagos allkirjastatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni osalised;

OLLES KINDLALT OTSUSTANUD suurendada õiguskoostöö võimalikke eeliseid;

TUNNISTADES konkurentsipõhiste lennuteenuste ja elujõulise lennutranspordisektori võimalikke olulisi eeliseid;

SOOVIDES edendada lennuettevõtjate võrdseid võimalusi, tunnistades ausa konkurentsi võimalikku kasu ning seda, et teatavad subsiidiumid võivad kahjustada konkurentsi ja ohustada käesoleva lepingu põhieesmärke;

SOOVIDES tugineda olemasolevatele osalistevahelistele lepingutele ja kokkulepetele, et avada juurdepääs turgudele ning võimaldada reisijatele, lastisaatjatele, lennuettevõtjatele, lennujaamadele ja nende töötajatele, üldsusele ja teistele 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 mitmepoolsete kohustustega, sh Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (edaspidi „ICAO“) õigusaktidega;

VÕTTES ARVESSE tarbijate huvide kaitse olulisust, sealhulgas kaitset, mis tagatakse rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooniga (koostatud 28. mail 1999 Montrealis), ning seda, kui oluline on saavutada tarbijakaitse kõrge tase, ning tunnistades vastastikuse koostöö vajadust kõnealuses valdkonnas;

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 soodustamiseks kapitali juurdepääsu lennutranspordisektorile, et arendada lennutransporti;

SOOVIDES sõlmida lennutranspordilepingu, mis täiendaks 7. detsembril 1944. aastal Chicagos sõlmitud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni,

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

ARTIKKEL 1

KOHALDAMISALA

1. Käesoleva lepinguga reguleeritakse selliste lennutransporditeenuste osutamist liidu lennuettevõtjate poolt, mis väljuvad ASEANi liikmesriikidest, toimuvad nende territooriumil või suunduvad nende territooriumile ning selliste lennutransporditeenuste osutamist ASEANi liikmesriikide lennuettevõtjate poolt, mis väljuvad liidu territooriumilt, toimuvad liidu territooriumil või suunduvad liidu territooriumile, samuti selliste lennutransporditeenustega seotud teatavate teenuste osutamist kooskõlas käesoleva lepinguga.

2. Mitmetimõistetavuse vältimiseks olgu märgitud, et käesolevat lepingut ei tõlgendata mingil juhul nii, et sellega reguleeritakse selliste lennutransporditeenuste osutamist ASEANi liikmesriigi lennuettevõtja poolt, mis väljuvad teise ASEANi liikmesriigi territooriumilt, toimuvad tema territooriumil või suunduvad tema territooriumile või selliste lennutransporditeenustega seotud teatavate teenuste osutamist.

ARTIKKEL 2

Mõisted

1. Käesoleva kokkuleppe kohaldamisel arvestatakse järgmist:
 - a) „Chicago konventsioon“ – Chicagos 7. detsembril 1944 allkirjastatud rahvusvaheline tsiviillennunduse konventsioon, mis hõlmab kõiki selle konventsiooni artikli 90 alusel vastu võetud lisasid ning artiklite 90 ja 94 kohaseid lisade või konventsiooni muudatusi, kui sellised lisad ja muudatused on lepinguosaliste suhtes jõustunud;
 - b) „Montréal'i konventsioon“ – 28. mail 1999 Montréalis sõlmitud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon;
 - c) „lennutransport“ – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, kauba ja posti (kas eraldi või koos) vedamine õhusõidukiga, sealhulgas regulaar- ja mitteregulaarlennud;
 - d) „riikkondsuse kindlaksmääramine“ – järeldus, et lennuettevõtja, kes soovib osutada teenuseid käesoleva lepingu alusel, vastab artikli 4 kohastele omandiõiguse, tegeliku kontrolli ja peamise tegevuskohaga seotud nõuetele;
 - e) „pädevad asutused“ – valitsusasutused või -üksused, kes vastutavad käesoleva lepingu kohaste regulatiivsete ja haldusülesannete eest;

- f) „konkurentsiasutus“ – pädev asutus või pädevad asutused, kes vastutavad lepinguosalise konkurentsioiguse jõustamise eest, sealhulgas liidu puhul Euroopa Komisjon;
- g) „konkurentsioigus“ – õigus, mis käsitleb lepinguosalise jurisdiktsioonis järgmist tegevust, kui see võib mõjutada kõnealuse lepinguosalise territooriumile suunduvaid, sealt väljuvaid või selle piires osutatavaid lennutransporditeenuseid:
- i) lennuettevõtjatevahelised kokkulepped, lennuettevõtjate ühenduste otsused ja kooskõlastatud tegevus, mille eesmärk või tagajärg on konkurentsi takistamine, piiramine või moonutamine;
 - ii) turgu valitseva seisundi kuritarvitamine ühe või enama lennuettevõtja poolt või
 - iii) lennuettevõtjate koondumised, mis vähendavad oluliselt konkurentsi, eelkõige turgu valitseva seisundi tekke või tugevnemise tõttu;
- h) „arvutipõhine ettetellimissüsteem“ – arvutisüsteem, mis sisaldab teavet enam kui ühe lennuettevõtja sõiduplaanide, vabade kohtade ja pilethindade kohta koos võimalusega või ilma võimaluseta teha ettetellimisi või väljastada pileteid sel määral, mil mõned või kõik nimetatud teenused on tellijatele kättesaadavad, mõiste hõlmab ka ülemaailmseid lennutransporditoodete levitamise süsteeme;
- i) „diskrimineerimine“ – mis tahes eristamine ilma objektiivse põhjusega;
- j) „tõhus kontroll“ – suhe, mis põhineb õigustel, lepingutel või mis tahes muudel vahenditel, mis kas üksikult või koos ja vastavat fakti või seadust arvestavalt annavad võimaluse otseselt või kaudselt avaldada ettevõtjale otsustavat mõju, eriti:
- i) ettevõtja kõigi või osa varade kasutamise õiguse kaudu;
 - ii) õiguste või lepingute kaudu, mis avaldavad otsustavat mõju ettevõtja organite ülesehitusele, hääletamisele või otsustele või muul viisil avaldavad otsustavat mõju ettevõtja äritegevuse juhtimisele;

- k) „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;
- l) „kogumaksumus“ – osutatava teenuse maksumus, mis võib sisaldada asjakohaseid kapitalikulude ja kulumi summasid, samuti hooldus-, tegevus-, juhtimis- ja halduskulusid;
- m) „rahvusvaheline lennutransport“ – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
- n) „materiaalsed tehingud“ – kaupade tarnimine ja teenuste osutamine sellises mahus, et see mõjutab lepinguosaliste lennuettevõtjate õiglasi ja võrdseid konkurentsivõimalusi;
- o) „mitteregulaarlennud“ – lennutransporditeenused, mis ei ole regulaarlennud;
- p) „lepinguosaline“ – ühelt poolt liit ja ELi liikmesriigid ning teiselt poolt ASEANi liikmesriik;
- q) „lepinguosalised“ –
- i) liit ja ELi liikmesriigid ning
 - ii) ASEANi liikmesriigid;
- r) „põhitegevuskoht“ – lennuettevõtja peakontor või registreeritud asukoht, mis asub selle lepinguosalise territooriumil, kus toimub lennuettevõtja põhiline finantstegevus ja lennuliikluse operatiivjuhtimine, sealhulgas jätkuva lennukõlblikkuse tagamine;
- s) „regulaarlennud“ – lendude sari, millest igaühel on järgmised tunnused:
- i) see läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
 - ii) seda teostab õhusõiduk reisijate, pagasi, posti ja/või lasti veoks tasu või rendi eest sellisel viisil, et kõik lennud on üldsusele avatud;

- iii) lennud toimuvad kahe või enama sama punkti vahel kas:
 - A) avaldatud sõiduplaani kohaselt või
 - B) nii regulaarselt või sageli, et moodustavad ilmse süstemaatilise sarja;
- t) „omakäitlus“ – olukord, kus lennuettevõtja osutab otseselt endale üht või mitut liiki maapealse käitluse teenust ega sõlmi selliste teenuste osutamiseks lepingut kolmanda isikuga; selles määratluses ei loeta lennuettevõtjaid omavahel kolmandateks isikuteks, kui:
 - i) ühele kasutajale kuulub enamusosalus teises kasutajas või
 - ii) ühele kasutajale kuulub enamusosalus kõigis teistes kasutajates;
- u) „oluline häire lepinguosalise majanduses“ – erakorraline, ajutine ja märkimisväärne kriis, mis mõjutab ASEANi liikmesriigi või ELi liikmesriigi kogu majandust, mitte üksnes konkreetset piirkonda või majandussektorit;
- v) „riigi osalusega ettevõtte“ – äriettevõtte:
 - i) milles lepinguosalisele kuulub üle 50 % märgitud kapitalist või emiteeritud aktsiatega seotud häältest või
 - ii) mille üle lepinguosalisel on otsene või kaudne otsustav mõju, mis tuleneb tema finantsosalusest ettevõttes või ettevõtte suhtes kohaldatavatest eeskirjadest ja tavadest või mis tahes muudest asjakohastest otsustava mõju kehtestamise vahenditest. Eeldatakse, et lepinguosalisel on otsustav mõju juhul, kui ta saab otseselt või kaudselt nimetada üle poole ettevõtte haldus-, juhtimis- või järelevalveorgani liikmetest;
- w) „mittekaubanduslik vahemaandumine“ – maandumine muul eesmärgil kui reisijate pardaletulek või mahaminek või pagasi, kauba ja/või posti peale- või mahalaadimine;
- x) „subsiidium“ – valitsuse või muu tasandi avaliku sektori asutuse antav rahaline toetus, sealhulgas:

- i) raha otsene ülekandmine (näiteks toetused, laenud või paigutused omakapitali), võimalik raha otsene ülekandmine või ettevõtja kohustuste ülevõtmine (näiteks laenu tagatised, kapitalisüstid, ettevõtja omandamine, pankrotikaitse või kindlustus;
- ii) loobumine laekuma pidavast 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 käesoleva artikli punkti 1 alapunkti x alapunktides 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;

see piirdub üksusega või majandussektoriga (üksuste või majandussektorite rühmaga), mis kuulub (kuuluvad) toetust andva asutuse jurisdiktsiooni alla, ning toob lennuettevõtjale kasu. Valitsuse või muu avalik-õigusliku asutuse rahalist toetust ei käsitata eelist andvana, kui üksnes kasumlikkuse väljavaadetest lähtuv eraõiguslik turuosaline oleks samasuguses olukorras nagu asjaomane avalik-õiguslik asutus andnud samasuguse rahalise toetuse;

- y) „tariif” – pilethind, tariif või tasu, mida lennuettevõtjad, sealhulgas nende esindajad, võtavad reisijate, pagasi ja/või kauba (välja arvatud post) vedamise eest lennutranspordiga (sh muude kaasatud transpordiliikidega), ning nende pilethindade, tariifide või tasude rakendamise tingimused;
- z) „territoorium” – ASEANi liikmesriikide puhul maismaaterritoorium, siseveekogud, arhipelaagiveed, territoriaalmeri, merepõhi ja selle aluspinnas ning nende kohal olev õhuruum; ning liidu puhul maismaaterritoorium, siseveekogud ja territoriaalmeri, mille suhtes kohaldatakse ELi aluslepinguid nendes lepingutes sätestatud tingimustel, samuti merepõhi ja selle aluspinnas ning nende kohal olev õhuruum; ning
- aa) „kasutustasu” – lennuettevõtjatelt lennujaama-, aeronavigatsiooni-, lennundusjulgestusrajatiste või teenuste, sealhulgas nendega seotud teenuste ja rajatiste kasutamise eest võetav tasu, või müraga seotud tasud ja tasud kohalike õhukvaliteedi probleemide lahendamiseks lennujaamades või nende ümbruses. Mitmetimõistetavuse

vältimiseks olgu märgitud, et määratlus ei hõlma rahvusvaheliste lendude tekitatud ja kliimat mõjutavate heitkoguste vähendamist.

ARTIKKEL 3

Õiguste andmine

Marsruudiplaan

1. ASEANi liikmesriik lubab liidu lennuettevõtjatel tegutseda järgmistel marsruutidel:

mis tahes punktid liidus – mis tahes vahepunktid – mis tahes punktid ASEANi liikmesriigis – mis tahes punktid väljaspool nimetatud territooriume.

Eespool nimetatud marsruutide puhul hõlmavad vahepunktid ja punktid väljaspool nimetatud territooriume, ühte või mitut punkti mis tahes muus ASEANi liikmesriigis.

2. Liit ja selle liikmesriigid lubavad ASEANi liikmesriigi lennuettevõtjatel tegutseda järgmistel marsruutidel:

mis tahes punktid ASEANi liikmesriigis – mis tahes vahepunktid – mis tahes punktid liidus – mis tahes punktid väljaspool nimetatud territooriume.

Eespool sätestatud marsruutide puhul hõlmavad liidu punktid ühte või mitut punkti ükskõik millises ELi liikmesriigis.

Liiklemisõigus

3. Lepinguosalised annavad teineteisele järgmised õigused rahvusvahelise lennutranspordi teostamiseks oma lennuettevõtjate poolt:

- a) õigus lennata üle luba andva lepinguosalise territooriumi ilma maandumiseta;
- b) õigus teha mittekaubanduslikel eesmärkidel peatusi luba andva lepinguosalise territooriumil;
- c) ASEANi liikmesriigi lennuettevõtjate õigus pakkuda rahvusvahelist lennutransporditeenust, st regulaarseid ja mitteregulaarseid reisijate-

ja lastiveoteenuseid ning kombineeritud lennuteenuseid kõnealuse ASEANi liikmesriigi mis tahes punktide ja liidu mis tahes punktide vahel (kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigused);

- d) liidu lennuettevõtjate õigus pakkuda rahvusvahelist lennutransporditeenust, st regulaarseid ja mitteregulaarseid reisijate- ja lastiveoteenuseid ning kombineeritud lennuteenuseid liidu mis tahes punktide ja ASEANi liikmesriikide mis tahes punktide vahel (kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigused);
- e) ASEANi liikmesriigi lennuettevõtjate õigus pakkuda rahvusvahelist lennutransporditeenust, st regulaarseid ja mitteregulaarseid reisijate- ja lastiveoteenuseid ning kombineeritud lennuteenuseid ELi liikmesriigi mis tahes punkti ja teise ELi liikmesriigi mis tahes punkti või kolmanda riigi mis tahes punkti vahel osana teenusest, mille lähte- või sihtkoht on kõnealuses ASEANi liikmesriigis (viienda vabaduse liiklusõigused), kui käesoleva artikli lõikest 4 ei tulene teisiti;
- f) liidu lennuettevõtjate õigus pakkuda rahvusvahelist lennutransporditeenust, st regulaarseid ja mitteregulaarseid reisijate- ja lastiveoteenuseid ning kombineeritud lennuteenuseid ASEANi liikmesriigi mis tahes punkti ja teise ASEANi liikmesriigi mis tahes punkti või kolmanda riigi mis tahes punkti vahel osana teenusest, mille lähte- või sihtkoht on liidus (viienda vabaduse liiklusõigused), kui käesoleva artikli lõikest 5 ei tulene teisiti; ning
- g) muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.

4. Reisijateveoteenuste ja kombineeritud lennuteenuste osas kehtivad käesoleva artikli lõike 3 punkti e alusel antud õiguste suhtes iga ASEANi liikmesriigi puhul kõik järgmised tingimused:

- a) kohe pärast käesoleva lepingu jõustumist võib igasse ELi liikmesriiki või igast liikmesriigist teha mõlemas suunas kuni seitse (7) lendu nädalas;
- b) kahe (2) aasta pärast võib igasse ELi liikmesriiki või igast liikmesriigist teha mõlemas suunas kuni seitse (7) täiendavat lendu nädalas ning
- c) käesoleva artikli lõike 4 punkti b alusel teostatavad lennud ei tohi teenindada marsruute ELi liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel, mida juba teenindab liidu lennuettevõtja. Käesoleva lõike kohaldamisel loetakse marsruut teenindatuks liidu lennuettevõtja poolt, kui kõnealune lennuettevõtja teenindab kõnealust marsruuti

regulaarlendudel oma õhusõidukiga, meeskonnaga või meeskonnata renditud õhusõidukiga või vahemaandumiseta lendude puhul koodijagamise teel.

5. Reisijateveoteenuste ja kombineeritud lennuteenuste osas kehtivad käesoleva artikli lõike 3 punkti f alusel antud õiguste suhtes liidu iga liikmesriigi puhul kõik järgmised tingimused:
- a) kohe pärast käesoleva lepingu jõustumist võib igasse ASEANi liikmesriiki või igast liikmesriigist teha mõlemas suunas kuni seitse (7) lendu nädalas;
 - b) pärast kaht (2) aastat võib igasse ASEANi liikmesriiki või igast liikmesriigist teha mõlemas suunas kuni seitse (7) täiendavat lendu nädalas ning
 - c) käesoleva artikli lõike 5 punkti b alusel teostatavad lennud ei tohi teenindada marsruute ASEANi liikmesriigi ja kolmanda riigi vahel, mida juba teenindab ASEANi liikmesriigi lennuettevõtja. Käesoleva lõike kohaldamisel loetakse marsruut teenindatuks ASEANi liikmesriigi lennuettevõtja poolt, kui kõnealune lennuettevõtja teenindab kõnealust marsruuti regulaarlendudel oma õhusõidukiga, meeskonnaga või meeskonnata renditud õhusõidukiga või vahemaandumiseta lendude puhul koodijagamise teel.

Tegevuse paindlikkus

6. Iga lepinguosalise lennuettevõtjad võivad omal valikul kas ühel või kõigil käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 kindlaksmääratud marsruutidel teha järgmist:
- a) teostada lende ühel või mõlemal suunal;
 - b) kasutada ühe õhusõidukiga tehtaval lennul eri lennunumbreid;
 - c) lennata vahepunktidesse ja mujal asuvatesse punktidesse ning lepinguosaliste territooriumil asuvatesse punktidesse mis tahes kombinatsioonis ja järjekorras vastavalt käesoleva artikli lõikele 3;
 - d) jätta vahele peatusi mis tahes punktis või punktides;
 - e) vahetada mis tahes punktis oma õhusõiduki 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 ASEANi liikmesriigis (kaasterminaliteenus).

7. Käesoleva artikli lõikega 6 ette nähtud tegevuspaindlikkust võib kohaldada ilma suunda ja geograafilist järjestust piiramata, tingimusel et:

- a) ASEANi liikmesriigi lennuettevõtjad teenindavad üht selles ASEANi liikmesriigis asuvat punkti ning
- b) liidu lennuettevõtjad teenindavad üht liidus asuvat punkti.

8. Iga lepinguosaline lubab, et iga lennuettevõtja määrab oma osutatava rahvusvahelise lennutranspordi sageduse ja veomahu valitseva turuolukorra alusel. Kooskõlas nimetatud õigusega ei tohi ükski lepinguosaline ühepoolsetelt piirata teise lepinguosalise lennuettevõtjate veomahtu, teenuste osutamise sagedust ja korrapärasust, marsruute, liikluse lähte- ja sihtpunkte või kasutatavate õhusõidukite tüüpi või tüüpe, välja arvatud juhul, kui seda tehakse mittediskrimineerival viisil tulenevalt tehnilistest või tolli, käitamise, lennuliikluse korraldamise, ohutuse või keskkonna- või tervisekaitsega seotud põhjustest.

9. Käesolevas lepingus sätestatu ei anna:

- a) ASEANi liikmesriigi 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 ega
- b) liidu liikmesriigi lennuettevõtjale õigust võtta üheski ASEANi liikmesriigis tasu ega rendi eest vedamiseks pardale reisijaid, pagasit, lasti ja/või posti, mille sihtkoht on mõni muu punkt samas ASEANi liikmesriigis.

ARTIKKEL 4

Tegevusloa ja tehnilise loa väljaandmine

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saamise korral annab teine lepinguosaline asjakohased lennutegevus- ja tehnilised load nii kiiresti kui võimalik, kui kõik järgmised tingimused on täidetud:

- a) ASEANi liikmesriigi lennuettevõtja puhul:
 - i) lennuettevõtja põhitegevuskoht on ASEANi liikmesriigis ja tal on selles liikmesriigis kohaldatavate õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba;
 - ii) lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud ASEANi liikmesriik teeb lennuettevõtja üle tõhusat ja jätkuvat reguleerivat kontrolli ning asjakohane pädev asutus on selgelt tuvastatav ning
 - iii) lennuettevõtja omandiõigus kuulub vahetult või enamusosaluse kaudu sellele ASEANi liikmesriigile ja/või selle kodanikele ning samuti kuulub neile tegelik kontroll lennuettevõtja üle;
- b) liidu lennuettevõtja puhul:
 - i) lennuettevõtja asub liidu territooriumil ning tal on kehtiv lennutegevusluba kooskõlas 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 kas otseselt või enamusosaluse kaudu ühe või mitme liikmesriigi, teiste Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikide, Šveitsi, nende riikide kodanike või eelnimetatute kombinatsiooni omandis ja tegeliku kontrolli all;
- c) täidetakse artikleid 15 ja 16 ning
- d) lennuettevõtja vastab tingimustele, mis on ette nähtud õigusnormidega, mida taotlust menetlev lepinguosaline rahvusvahelise lennutranspordi suhtes tavaliselt kohaldab.

2. Käesoleva artikli ja artikli 5 kohaldamisel hõlmavad tõendid lennuettevõtja tõhusa ja reguleeriva kontrolli kohta järgmist:

- a) asjaomasel lennuettevõtjal on pädeva asutuse välja antud kehtiv lennutegevusluba või -litsents ja ta vastab selle poole kriteeriumidele, kes annab välja lennutegevusloa või loa rahvusvaheliste lennuteenuste osutamiseks ning
- b) kõnealune lepinguosaline on kehtestanud lennuettevõtja suhtes ohutus- ja julgestusjärelvalve programmid kooskõlas ICAO standarditega ning rakendab neid.

3. Lennutegevus- ja tehniliste lubade väljaandmisel ei kohtle lepinguosaline lennuettevõtjaid diskrimineerivalt.

4. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saamise korral tunnustab teine lepinguosaline esimese lepinguosalise otsuseid kõnealuse lennuettevõtja sobivuse ja/või riikondsuse 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 artikli 5 lõikes 2 sätestatud juhtudel. Mitmetimõistetavuse vältimiseks olgu märgitud, et käesolev lõige ei hõlma ohutussertifikaate ega -tunnistusi, julgestusmeetmeid ega kindlustuskaitset käsitlevate otsuste tunnustamist.

ARTIKKEL 5

Tegevusloa või tehnilise loa väljaandmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine või piiramine

1. Lepinguosaline võib teise lepinguosalise lennuettevõtjale 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) ASEANi liikmesriigi lennuettevõtja puhul:
 - i) lennuettevõtja põhitegevuskoht ei ole ASEANi liikmesriigis või lennuettevõtjal ei ole selles ASEANi liikmesriigis kohaldatavate õigusaktide kohast kehtivat lennutegevusluba või
 - ii) lennuettevõtja ei ole lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud ASEANi liikmesriigi tõhusa või pideva reguleeriva kontrolli all või pädev asutus ei ole selgelt kindlaks määratud või

- iii) lennuettevõtja omandiõigus ei kuulu vahetult või enamusosaluse kaudu sellele ASEANi liikmesriigile ja/või selle kodanikele ning samuti ei kuulu neile tegelik kontroll lennuettevõtja üle;
- b) liidu lennuettevõtja puhul:
 - i) lennuettevõtja ei asu liidu territooriumil või tal puudub kehtiv lennutegevusluba kooskõlas liidu õigusega või
 - ii) lennuettevõtja ei ole lennuettevõtja sertifikaadi välja andnud ELi liikmesriigi tegeliku või pideva regulatiivse kontrolli all või pädev asutus ei ole selgelt kindlaks määratud või
 - iii) lennuettevõtja ei ole kas otseselt või enamusosaluse kaudu ühe või mitme liikmesriigi, teiste Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikide, Šveitsi, nende riikide kodanike või eelnimetatute kombinatsiooni omandis ja tegeliku kontrolli all või
- c) lennuettevõtja ei ole järginud artiklis 7 osutatud õigusnorme.

2. Kui lepinguosalisel on alust arvata, et teise lepinguosalise lennuettevõtja on mõnes käesoleva artikli 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 konsulteerimistaotluse 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 artiklitele 4 ja 7.

4. Olenemata käesoleva artikli lõikest 3 võib lepinguosaline käesoleva artikli lõike 1 punktis c nimetatud juhtumi korral võtta koheseid või kiireloomulisi meetmeid, kui see on vajalik eriolukorras või nõuete edasise rikkumise tõkestamiseks. Mitmetimõistetavuse vältimiseks olgu märgitud, et nõuete edasise rikkumisega on tegemist juhul, kui asjaomaste lepinguosaliste pädevad asutused on nõuete rikkumise küsimuse juba tõstatanud.

5. Käesoleva artikliga ei piirata ühegi lepinguosalise õigust keelduda teise lepinguosalise lennuettevõtja(te)le tegevus- või tehniliste lubade andmisest, neid tühistada, peatada, kehtestada neile tingimusi või neid piirata või muul viisil keelata

või peatada teise lepinguosalise lennuettevõtja(te) tegevust või seda piirata kooskõlas artiklitega 8, 15, 16 või 25.

ARTIKKEL 6

Omandiõiguse ja kontrolli liberaliseerimine

Lepinguosalised mõistavad võimalikke eeliseid, mis tulenevad nende vastavate lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolli järkjärgulisest liberaliseerimisest. Sobiva võimaluse tekkimisel võivad lepinguosalised arutada artiklis 23 osutatud ühiskomitees lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolli vastastikust liberaliseerimist. Ühiskomitee võib seejärel esitada ettepanekud käesoleva lepingu muutmiseks vastavalt artikli 23 lõike 4 punktile f ja artiklile 28.

ARTIKKEL 7

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 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 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. Iga lepinguosaline lubab, et teise lepinguosalise lennuettevõtjad võtavad tema territooriumil meetmeid, millega tagada, et veetakse ainult isikuid, kellel on nõutavad reisidokumendid teise lepinguosalise territooriumile sisenemiseks või transiidiks läbi selle.

ARTIKKEL 8

Aus konkurents

1. Lepinguosalised lepivad kokku, et nende ühine eesmärk on luua õiglane ja konkurentsivõimeline keskkond, kus lepinguosaliste lennuettevõtjatel on õiglased ja võrdsed võimalused konkureerida lennutransporditeenuste osutamisel.

2. Käesoleva artikli lõikes 1 osutatud eesmärgi saavutamiseks lepinguosalised:

- a) võtavad vastu või jätavad kehtima konkurentsioiguse;
- b) asutavad konkurentsiasutuse või haldavad konkurentsiasutust, mis on oma tegevuses sõltumatu, millel on kõik vajalikud volitused ja vahendid ning mis jõustab tõhusalt lepinguosalise konkurentsioigust. Konkurentsiasutuse otsused saab edasi kaevata ja need võib läbi vaadata kõnealuse lepinguosalise kohus;
- c) kõrvaldavad oma jurisdiktsiooni piires igasuguse diskrimineerimise või ebaausad tavad, mis kahjustaksid teise lepinguosalise lennuettevõtjate õiglasi ja võrdseid võimalusi konkureerida lennutransporditeenuste osutamisel. Mitmetimõistetavuse vältimiseks olgu märgitud, et käesoleva artikli lõike 2 punkt c ei hõlma artikli 2 lõike 1 punktis g kirjeldatud käitumist ning
- d) ei anna lennuettevõtjatele subsidiume ega säilita neile antavaid subsidiume, mis kahjustaksid teise lepinguosalise lennuettevõtjate võimalust osutada lennuteenuseid ausa ja võrdse konkurentsitingimustes.

3. Olenemata käesoleva artikli lõike 2 punktist d võib lubada järgmist:

- a) toetus maksejõuetutele või raskustes olevatele lennuettevõtjatele, tingimusel et:
 - i) see toetus sõltub usaldusväärsest restruktureerimiskavast, mis põhineb realistlikel eeldustel, tagamaks, et 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 laenutagatistena, mis piirdub 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 lepinguosaliste vahel on minimaalne:
 - i) loodusõnnetuste ja erakorraliste sündmuste tekitatud kahju korvamiseks antavad subsidiumid;
 - ii) subsidiumid tõsise häire kõrvaldamiseks ühe lepinguosalise majanduses;
 - iii) subsidiumid lennuettevõtjatele, kellele on usaldatud selgelt kindlaks määratud 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 ning
 - iv) subsidiumid on kättesaadavad kõigile lennuettevõtjatele ega ole *de jure* ega *de facto* piiratud teatavate lennuettevõtjatega.

4. Lepinguosalised tagavad, et iga nende lennuettevõtja, kes osutab lennuteenuseid kooskõlas käesoleva lepinguga, avaldab või koostab ja esitab taotluse korral vähemalt kord aastas finantsaruande ja finantsselgituse, millele tehakse sõltumatu audit ning mis on kooskõlas rahvusvaheliselt tunnustatud raamatupidamis- ja ettevõtete finantsandmete avalikustamise standarditega, nagu rahvusvahelised finantsaruandlusstandardid. Subsidiumid tuleb finantsaruandes eraldi välja tuua.

5. Lennutranspordi puhul tagab iga lepinguosaline, et tema lennuettevõtjate ning (mis tahes vormis) riigi osalusega ettevõtjate, kes on kaupade ja teenuste pakkujad, vahelised olulised tehingud tehakse sõltumatute osapoolte vaheliste tehingutega võrdväärsetel tingimustel.

6. Iga lepinguosaline esitab teise lepinguosalise taotluse korral kolmekümne (30) päeva või kokkulepitud ajavahemiku jooksul sellele lepinguosalisele asjakohase teabe, mida võib põhjendatult nõuda, et tagada käesoleva artikli sätete järgimine. See võib hõlmata täiendavat teavet subsidiumide ning käesoleva artikli lõigetes 4 ja 5 osutatud andmete kohta. Taotluse korral käsitleb teabe saanud lepinguosaline seda teavet konfidentsiaalsena.

7. Kui üks või mitu lepinguosalist (käesoleva artikli kohaldamisel edaspidi ühiselt „algatav lepinguosaline“) leiavad, et nende lennuettevõtjate ausaid ja võrdseid konkurentsivõimalusi kahjustavad:

- a) käesoleva artikli lõike 2 punkti c kohaselt keelatud diskrimineerimine või ebaausad tavad;
- b) käesoleva artikli lõike 2 punkti d kohaselt keelatud subsiidium, välja arvatud käesoleva artikli lõikes 3 loetletud subsiidiumid, või
- c) käesoleva artikli lõike 6 kohaselt nõutud teabe esitamata jätmine,

võib ta toimida vastavalt käesoleva artikli lõigetele 8–10.

8. Algatav lepinguosaline esitab asjaomasele lepinguosalisele või asjaomastele lepinguosalistele (käesoleva artikli kohaldamisel edaspidi ühiselt „kostev lepinguosaline“) kirjaliku konsulteerimistaotluse. Konsultatsioonid peavad algama kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse kättesaamisest, kui asjaomased lepinguosalsed ei ole teisiti kokku leppinud.

9. Kui algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline ei jõua selles küsimuses kokkuleppele kuuekümne (60) päeva jooksul alates konsulteerimistaotluse kättesaamisest, võib algatav lepinguosaline võtta meetmeid kostva lepinguosalise kõigi või mõnede lennuettevõtjate suhtes, kes on osalenud vaidlusaluses tegevuses või kes on saanud kasu diskrimineerimise või ebaausa tava rakendamisest või subsiidiumidest.

10. Käesoleva artikli lõike 9 kohaselt võetavad meetmed peavad olema kohased ja proportsionaalsed ning nende ulatus ja kestus peavad piirduma vaid hädavajalikuga, et leevendada algatava lepinguosalise lennuettevõtjatele tekitatud kahju ja kõrvaldada kostva lepinguosalise lennuettevõtjate põhjendamatud eelised.

11. Kui käesolevas artiklis osutatud teemade puhul rakendatakse artiklis 25 sätestatud vaidluste lahendamise menetlust:

- a) olenemata artikli 25 lõigetest 2 ja 3 võidakse vaidlus viivitamata esitada lahendamiseks mõnele isikule, asutusele või vahekohtule ning
- b) artikli 25 lõigetes 10, 11 ja 12 sätestatud tähtaegu vähendatakse poole võrra.

12. Käesolev leping ei mõjuta, piira ega kahjusta mingil viisil lepinguosaliste konkurentsiasutuste või nende asutuste otsuseid läbi vaatavate kohtute volitusi ega pädevust. Algatava lepinguosalise poolt käesoleva artikli lõike 9 kohaselt võetav mis tahes meede ei piira kõnealuste asutuste ega kohtute (sh algatava lepinguosalise asutuste ega kohtute) võetavaid võimalikke meetmeid. Lepinguosaliste

konkurentsiasutuste ja nende asutuste otsuseid läbi vaatavate kohtute tegevus ja meetmed jäetakse artiklis 25 sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi kohaldamisalast välja.

ARTIKKEL 9

Äritegevus

1. Lepinguosalised nõustuvad, et nende lennuettevõtjate äritegevust takistavad asjaolud pärssivad käesolevast lepingust kasu saamist. Lepinguosalised teevad koostööd selliste takistavate asjaolude kõrvaldamiseks, mis võivad pärssida äritegevust, moonutada konkurentsi või mõjutada võrdseid konkurentsivõimalusi.

2. Ühiskomitee jälgib edusamme, mida on tehtud lepinguosaliste lennuettevõtjate äritegevust pärssivate takistuste tulemuslikul kõrvaldamisel.

ARTIKKEL 10

Äriline lennutegevus

1. Lepinguosalised annavad üksteisele käesoleva artikli lõigetes 2–17 sätestatud õigused. Käesoleva artikli kohaldamisel ei nõuta lepinguosaliste lennuettevõtjatelt kohaliku partneri olemasolu.

Lennuettevõtja esindajad

2. Iga lepinguosalise lennuettevõtjatel on lubatud vabalt asutada teise lepinguosalise territooriumil esindusi ja rajatisi, kui see on vajalik käesoleva lepingu kohaste teenuste osutamiseks, niivõrd kui see on teostatav ja ilma diskrimineerimiseta.

3. Ilma et see piiraks ohutus- ja julgeolekueeskirjade kohaldamist, võib selliste kontorite ja rajatiste suhtes, mis asuvad lennujaamas, kohaldada ruumi kättesaadavusest tulenevaid piiranguid.

4. Iga 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. Kooskõlas asjakohaste kehtivate õigusnormidega menetlevad lepinguosalised vajaduse korral kiiresti töölubade andmist käesoleva lõike kohaselt esindustes töötavatele töötajatele, sealhulgas teatavaid ajutisi ülesandeid täitvatele töötajatele.

Maapealne käitlus

5. a) Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 5 punkti b kohaldamist, on iga lepinguosalise lennuettevõtjatel seoses teise lepinguosalise territooriumil toimuva maapealse teenindusega õigus
- i) tagada ise maapealne teenindus (omateenindus) või
 - ii) valida kas kõiki või mõningaid maapealseid teenuseid osutavate konkureerivate teenuseosutajate vahel, lähtudes asjaomase lepinguosalise õigusnormidest.
- b) Käesoleva artikli lõike 5 punkti a kohaldamisel võetakse arvesse ohutuse, julgeoleku ning füüsiliste või tegevuspiirangutega seotud kaalutlusi. Kui sellised kaalutlused 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 võrdsel kui ka piisavatel alustel kättesaadavad kõigile lennuettevõtjatele ning selliste teenuste hinnad määratakse kindlaks asjakohaste, objektiivsete, läbipaistvate ja mittediskrimineerivate kriteeriumide alusel.

Teenindusaegade jaotamine lennujaamades

6. Iga lepinguosaline tagab, et tema territooriumil asuvate lennujaamade suhtes kohaldatavaid teenindusaegade jaotamise reegleid, suuniseid ja korda kohaldatakse läbipaistvalt, tõhusalt, mittediskrimineerivalt ja õigeaegselt.

Tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid

7. Lepinguosaline võib nõuda oma pädevate asutuste teavitamist käesoleva lepingu kohaselt osutatavate lennuteenustega seotud tegevus- ja lennukavade 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. Iga lepinguosalise lennuettevõtjad võivad müüa teise lepinguosalise territooriumil nii enda kui ka teiste lennuettevõtjate lennutranspordi- ja seotud teenuseid. Lennuettevõtja võib sellist müüki korraldada oma äranägemisel ise ja/või oma müügiesindajate, lennuettevõtja määratud muude vahendajate, interneti või

mõne muu sobiva kanali kaudu. Selliste lennutranspordi- ja seotud teenuste müük ja ostmine on lubatud selle territooriumi valuutas, kus müük või ost toimub, või vabalt konverteeritavas valuutas.

9. Lepinguosaliste lennuettevõtjatel on lubatud tasuta kohapeal tekkivate kulude eest, sealhulgas teise lepinguosalise territooriumil ostetud kütuse eest, kohalikus vääringus või omal äranägemisel vabalt konverteeritavas valuutas turukursi alusel.

10. a) Iga lepinguosalise lennuettevõtjatel on õigus konverteerida kohalik tulu nõudmise korral ükskõik millal ja ükskõik kuidas vabalt konverteeritavaks vääringuks 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.

b) Kui erandlikel asjaoludel põhjustavad kapitali liikumine ja maksed, sealhulgas ülekanded, lepinguosalise majanduse toimimises tõsiseid raskusi, või ähvardavad selliseid raskusi põhjustada, võib asjaomane lepinguosaline võtta meetmeid, et piirata käesoleva artikli lõike 10 punktiga a ette nähtud õigusi, eeldusel et need meetmed on ajutised ja selliste raskuste kõrvaldamiseks hädavajalikud. Meetmed ei tohi kujutada endast teiste lepinguosaliste lennuettevõtjate meelevaldset või põhjendamatut diskrimineerimist võrreldes mis tahes teise riigi lennuettevõtjatega.

Turustuskoostöölepped

11. Iga lepinguosalise lennuettevõtjad, kes pakuvad käesoleva lepingu alusel lende või osutavad lennutransporditeenuseid, võivad sõlmida selliseid turustuskoostööleppeid, mis hõlmavad plokki-broneeringu lepinguid või koodijagamiskorda:

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

tingimusel et i) teenust osutaval lennuettevõtjal on asjakohased liiklusõigused, ii) turustavatel lennuettevõtjatel on asjakohased liiniload ning iii) kõnealused lepped vastavad selliste lepete puhul tavaliselt kohaldatavatele nõuetele.

12. Kui artiklist A ei tulene teisiti, on iga lepinguosalise lennuettevõtjatel käesoleva lepingu kohaste lendude pakkumisel või lennutransporditeenuste osutamisel lubatud sõlmida riigisiseseid reise teenindava lennuettevõtjaga turustuskoostööleppeid, mis hõlmavad plokki-broneeringu lepinguid või koodijagamiskorda, tingimusel et:

- a) riigisisene reis on osa rahvusvahelisest reisist ning
- b) kõnealused lepped vastavad selliste lepete puhul tavaliselt kohaldatavatele nõuetele.

Käesolevas lõikes tähendab riigisisene reis liidu lennuettevõtja puhul marsruuti ELi liikmesriigi territooriumil ja ASEANi liikmesriigi lennuettevõtja puhul marsruuti asjaomase ASEANi liikmesriigi territooriumil.

13. Turustuskoostöölepetega seotud reisijateveo müügi 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 iga lepinguosalise lennuettevõtjatel ja kaubaveo kaudsetel teostajatel lubatud rahvusvahelise lennutranspordi raames piiranguteta kasutada maismaa- ja meretransporti kauba veoks lepinguosaliste või kolmandate riikide mis tahes punktidesse või punktidest, sealhulgas veoks kõigisse tolliteenustega lennujaamadesse või kõigist tolliteenustega lennujaamades, samuti on neil vajaduse korral õigus vedada tollitud kaupa vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele. Sellisel kaubal, olenemata sellest, kas seda veetakse mööda maismaad, meritsi või lennukiga, peab olema juurdepääs lennujaama tollimenetlusele ja -rajatistele. Lennuettevõtja võib teostada ise maismaa- ja meretransporti või sõlmida selleks kokkuleppeid muude maismaa- ja meretranspordiettevõtjatega, sealhulgas muude mere- ja maismaatransporditeenust osutavate lennuettevõtjatega ja lennutransporti hõlmavate kaubavedude kaudsete teostajatega. Selliseid ühendveoteenuseid võib pakkuda ühtse hinnaga, milles on kombineeritud lennu- ning mere- või maismaatransport, tingimusel et teave sellise transpordiviisi kohta ei eksita kaubasaatjaid.

Rentimine

16. Iga lepinguosalise lennuettevõtjatel on käesoleva lepingu alusel lubatud osutada lennutransporditeenuseid:

- a) kasutades mis tahes rendileandjalt ilma meeskonnata renditud lennukit;
- b) kasutades rentniku asukohaks oleva lepinguosalise lennuettevõtjalt koos meeskonnaga renditud õhusõidukit või
- c) kasutades mõne muu riigi lennuettevõtjalt 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.

17. Asjaomased lepinguosalised 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. Mitmetimõistetavuse vältimiseks olgu märgitud, et käesoleva lõike sätted ei piira lepinguosalise õigusnorme, mis käsitlevad õhusõidukite rentimist kõnealuse lepinguosalise lennuettevõtjate poolt.

ARTIKKEL 11

Tollimaksud ja muud lõivud

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelises lennutranspordis kasutatav õhusõiduk, selle tavapärane pardavarustus, kütus, määrdeained, tarvitatavad tehnilised varud, maapealsed seadmed, varuosad (sealhulgas mootorid), pardavarud (muu hulgas toit, mittealkohoolsed ja alkohoolsed joogid, tubakas ning muud reisijatele lennu ajal 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 põhimõtte alusel ja asjaomaste lepinguosaliste siseriiklikes õigusnormides sätestatud ulatuses kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli- ja aktsiisimaksust, inspekteerimislõivudest, käibemaksust ning muudest samalaadsetest kaudsetest maksudest, tasudest ja lõivudest,

- a) mille on kehtestanud kõnealuse teise lepinguosalise asjaomased asutused ning

- b) mis ei põhine osutatava teenuse hinnal.

Mitmetimõistetavuse vältimiseks olgu märgitud, et käesolevas lõikes osutatud õhusõidukeid ja muid kaupu käsitatakse vallasvarana ning käesolev artikkel ei mõjuta Chicago konventsiooni artikli 24 kehtivust ja kohaldamist.

2. Samuti vabastab lepinguosaline oma siseriiklikes õigusnormides sätestatud ulatuses ja vastastikkuse põhimõtte alusel käesoleva artikli lõikes 1 osutatud maksudest, lõivudest ja tasudest, välja arvatud osutatava teenuse hinnal põhinevatest tasudest:

- a) lepinguosalise territooriumile toodud või seal hangitud ja pardale võetud mõistliku suurusega pardavarud, mis on mõeldud kasutamiseks teise lepinguosalise lennuettevõtja rahvusvahelise lennutranspordi lende teostava lahkuva õhusõiduki pardal, isegi siis, kui need pardavarud on mõeldud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal;
- b) maapealsed seadmed ja varuosad (sealhulgas mootorid), mis tuuakse teise lepinguosalise territooriumile lepinguosalise lennuettevõtja rahvusvahelises lennutranspordis kasutatavate õhusõidukite teenindamiseks, hoolduseks või remondiks, isegi kui neid seadmeid ja varuosi kasutatakse reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal;
- c) kütuse, 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 ning
- d) teise lepinguosalise tolliõigusnormidega ette nähtud trükised, mis on 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 sellised varud on ette nähtud kasutamiseks reisi selles osas, mis toimub kõnealuse territooriumi kohal.

3. Käesolevas artiklis sätestatud erandite puhul kohtlevad lepinguosalised teise lepinguosalise lennuettevõtjaid vähemalt sama soodsalt, kui oma lennuettevõtjaid või mis tahes kolmanda riigi lennuettevõtjaid, olenevalt sellest, kummal on soodsamad tingimused.

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

5. Tavapärast 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.

6. Käesolevas artiklis sätestatud maksuvabastused kehtivad ka siis, kui lepinguosalise lennuettevõtjad on sõlminud teise lennuettevõtjaga, kelle suhtes teine lepinguosaline samuti selliseid maksuvabastusi kohaldab, lepingu käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 kindlaksmääratud varude ja toodete laenamiseks või teise lepinguosalise territooriumile toomiseks.

7. Käesolev leping ei takista lepinguosalisi kohaldamast makse, lõivusid, tollimakse ja tasusid kaupade suhtes, mida müüakse reisijatele pardal muul eesmärgil kui pardal tarbimiseks lennu selle osa jooksul, mis toimub tema territooriumi kahe punkti vahel, kus on lubatud pardaleminek ja pardalt mahatulek.

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

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

10. Käesolev leping ei mõjuta ASEANi liikmesriikide ja ELi liikmesriikide vahelisi kehtivaid tulu ja kapitali topeltmaksustamise vältimise lepinguid.

ARTIKKEL 12

Kasutustasud

1. Iga lepinguosaline tagab, et kasutustasud, mida tema pädevad asutused või organid kehtestavad teise lepinguosalise lennuettevõtjatele aeronavigatsiooni ja lennujuhtimise kasutamise eest, on kulupõhised ja mittediskrimineerivad ning et need ei ole kehtestatud ebasoodsamatel tingimustel kui tasude kohaldamise ajal mis tahes teisele lennuettevõtjale samasugustes tingimustes kättesaadavad kõige soodsamad tingimused.

2. Välja arvatud artikli 10 lõikes 5 kirjeldatud teenuste eest võetavad tasud, tagab iga lepinguosaline, et kasutustasud, mida tema pädevad asutused või organid kehtestavad teise lepinguosalise lennuettevõtjatele lennujaama, lennundusjulgestuse ning nendega seotud rajatiste ja teenuste kasutamise eest, ei ole ebaõiglaselt diskrimineerivad ning jaotuvad kasutajakategooriate vahel proportsionaalselt. Kõnealused tasud ei tohi ületada ühist tasusüsteemi kohaldavas lennujaamas või lennujaamades asjakohaste lennujaama ning lennundusjulgestuse rajatiste kasutamise ja teenuste täielikku maksumust tasusid kehtestavatele pädevatele asutustele või organitele. Need kasutustasud võivad sisaldada mõistlikku tulu koos amortisatsioonikuludega. Rajatisi ja teenuseid, mille eest kasutustasu võetakse, peab saama kasutada tõhusalt ja säästvalt. Igal juhul määratakse kõnealused kasutustasud teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes tingimustel, mis on sama soodsad kui tasude määramise ajal samasugustel asjaoludel mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

3. Iga lepinguosaline nõuab, et tema tasusid kehtestavad pädevad asutused või üksused konsulteeriksid teenuseid ja varustust kasutavate lennuettevõtjatega ja vahetaksid teavet, mis on vajalik selleks, et saada täpne ülevaade kasutustasude põhjendatusest vastavalt käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 sätestatud põhimõtetele. Iga lepinguosaline tagab, et tasusid kehtestavad pädevad asutused või üksused teataksid lennuettevõtjatele mõistliku aja jooksul ette kõigist kasutustasude muutmise ettepanekutest, et lennuettevõtjad saaksid enne muudatuste tegemist väljendada oma arvamust ja esitada oma märkused.

ARTIKKEL 13

Tariifid

1. Lepinguosalised võimaldavad lennuettevõtjatel vabalt tariife kehtestada.

2. Lepinguosalised võivad võrdsetel alustel nõuda iga lepinguosalise lennuettevõtjatelt oma pädevate asutuste teavitamist lihtsustatud korras ja üksnes teabe saamise eesmärgil tariifidest, mida need ettevõtjad pakuvad lepinguosaliste territooriumilt lähtuvate lennuteenuste eest. Lennuettevõtjatelt võib kõnealust teavitust nõuda kõige varem tariifi esialgse pakkumise ajal.

ARTIKKEL 14

Statistika

1. Iga lepinguosaline esitab teisele lepinguosalisele käesoleva lepingu kohase lennutranspordi kohta käivad mõlema lepinguosalise vastavate õigusnormidega ette nähtud statistilised andmed, mida võib põhjendatult nõuda.

2. Lepinguosalised teevad koostööd hõlbustamaks statistilise teabe vahetamist, et jälgida käesoleva lepinguga reguleeritud lennutranspordi arengut.

ARTIKKEL 15

Lennundusohutus

1. Lepinguosalised kinnitavad veel kord tiheda koostöö olulisust lennundusohutuse valdkonnas. Kui see on vajalik, teevad lepinguosalisel edaspidi koostööd, et hõlbustada ohutusteabe vahetamist, osaleda võimaluse korral vastastikusel järelevalvetegevuses või ühisel järelevalvetegevuses ning töötada välja ühisprojekte ja -algatusi, sealhulgas riikidega, kes ei ole käesoleva lepingu osalised.

2. Käesoleva lepingu kohaselt tunnistavad lepinguosalisel ja nende pädevad asutused lennutransporditeenuste osutamiseks kehtivaks lennuettevõtjate lennukõlblikkussertifikaadid, pädevustunnistused ja litsentsid, mille teine lepinguosaline on välja andnud või kehtivaks tunnistanud ja mis on endiselt kehtivad, tingimusel et sellised sertifikaadid või litsentsid on välja antud või kehtivaks tunnistatud vähemalt vastavalt Chicago konventsioonis sätestatud asjakohastele rahvusvahelistele standarditele ja nendega kooskõlas.

3. Iga lepinguosaline võib teiselt lepinguosaliselt igal ajal taotleda konsultatsioone, et arutada teise lepinguosalise poolt lennundusrajatiste, lennumeeskondade, õhusõidukite ja nende käitamise valdkonnas järgitavate ja kohaldatavate ohutusstandardite üle. Kõnealused konsultatsioonid peavad toimuma kolmekümne (30) päeva jooksul alates taotluse kättesaamise kuupäevast.

4. Kui taotluse esitanud lepinguosaline leiab pärast käesoleva artikli lõikes 3 osutatud konsultatsioone, et teine lepinguosaline ei järgi ega kohalda tulemuslikult käesoleva artikli lõikes 3 osutatud valdkondade ohutusstandardeid ja -nõudeid, mis on vähemalt samaväärsed Chicago konventsiooni kohaselt kehtestatud miinimumstandarditega, teavitatakse teist lepinguosalist sellistest järeldustest ja meetmetest, mida peetakse vajalikuks nende miinimumstandardite järgimiseks. Kui teine lepinguosaline ei võta asjakohaseid parandusmeetmeid viieteistkümne (15) päeva jooksul alates sellise teate kättesaamisest või kokkulepitud ajavahemikul, annab see käesoleva artikli lõike 3 kohaselt taotluse esitanud lepinguosalisele aluse teise lepinguosalise ohutusjärelevalve all olevale lennuettevõtjale tegevus- või tehniliste lubade andmisest keelduda, need tühistada või peatada, neile tingimusi kehtestada või neid piirata või muul viisil keelata, tühistada, peatada, kehtestada tingimusi või piirata teise lepinguosalise ohutusjärelevalve all oleva lennuettevõtja tegevust.

5. 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 perroonikontrolli, et õhusõiduk või selle käitamine ei vasta Chicago konventsiooni kohaselt kehtestatud miinimumnõuetele, või kui Chicago konventsiooni kohaselt kehtestatud ohutusstandardite tõhus järgimine ja kohaldamine ei ole tagatud või kui perroonikontrollist on keeldutud, teavitab lepinguosaline õhusõidukit käitava lennuettevõtja ohutuse järelevalvet teostavaid teise lepinguosalise pädevaid asutusi sellest ning asjaomaste miinimumnõuete järgimiseks vajalikeks peetavatest sammudest. Kui viieteistkümne (15) päeva jooksul alates teate saamisest või kokkulepitud ajavahemikul ei võeta asjakohaseid parandusmeetmeid, annab see esimesele lepinguosalisele aluse õhusõidukit käitavale lennuettevõtjale tegevus- või tehniliste lubade andmisest keelduda, need tühistada, peatada, neile tingimusi kehtestada või neid piirata või muul viisil keelduda õhusõidukit käitavale lennuettevõtjale tegevus- või tehniliste lubade andmisest, need tühistada, peatada, kehtestada neile tingimusi või neid piirata.

7. Igal lepinguosalisel on õigus võtta viivitamata meetmeid, sealhulgas õigus keelduda teise lepinguosalise lennuettevõtjale lennutegevusloa või tehnilise loa andmisest, luba tühistada, peatada või seda piirata või teise lepinguosalise lennuettevõtja tegevus muul viisil peatada või seda piirata, kui ta peab selliseid meetmeid lennundusohutuse seisukohalt oluliseks. Selliseid meetmeid võttev lepinguosaline teavitab sellest kohe teist lepinguosalist ja põhjendab kõnealuseid meetmeid.

8. Käesoleva artikli lõigete 4, 6 või 7 kohaselt võetud meetmete rakendamine lõpetatakse, kui nende rakendamise põhjus on kõrvaldatud.

ARTIKKEL 16

Lennundusjulgestus

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

2. Taotluse korral annavad lepinguosalisel 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.

3. Lepinguosalisel lähtuvad vastastikustest suhetest ICAO kehtestatud lennundusjulgestusstandarditest. Lepinguosalisel nõuavad, et nende registritesse kantud õhusõidukite kaitjad, samuti õhusõidukite kaitjad, kelle peamine tegevuskoht või alaline elukoht on nende territooriumil, ja nende territooriumil asuvate lennuväljade kaitjad tegutseksid vastavalt osutatud lennundusjulgestusstandarditele.

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

5. Võttes täielikult arvesse ja austades vastastikku teineteise suveräänsust, võib lepinguosaline kehtestada julgestusmeetmeid oma territooriumile sisenemiseks, samuti erakorralisi meetmeid, kui tegemist on konkreetse ohuga lennundusjulgestusele, millest tuleks teist asjaomast lepinguosalist või teisi asjaomaseid lepinguosalisi viivitamata teavitada. Iga lepinguosaline suhtub positiivselt kõigisse teise lepinguosalise taotlustesse võtta mõistlikke julgestusmeetmeid erimeetmeid ning asjaomane teine lepinguosaline võtab arvesse julgestusmeetmeid, mida esimene lepinguosaline juba rakendab, ja esimese lepinguosalise võimalikke seisukohti. Iga lepinguosaline teavitab teist lepinguosalist või teisi lepinguosalisi eelnevalt kõikidest kavandatavatest julgestusmeetmetest, mis võiksid oluliselt mõjutada käesoleva lepingu alusel osutatavate lennutransporditeenuste rahastamist ja korraldamist, välja arvatud juhul, kui see ei ole hädaolukorras mõistlikkuse piires võimalik. Iga lepinguosaline võib selliste julgestusmeetmete arutamiseks taotleda artikli 23 kohase ühiskomitee kokkukutsumist.

6. Iga lepinguosaline tunnistab siiski, et käesolev artikkel ei piira teise lepinguosalise õigust keelata tema territooriumile sisenemast lennul või lendudel, mida ta peab oma julgeolekut ohustavaks.

7. Ilma et see piiraks vajadust võtta viivitamatult meetmeid lennundusjulgestuse tagamiseks, kinnitavad lepinguosalisel, et julgestusmeetmete kavandamisel hindavad nad nende võimalikku ebasoodsat mõju rahvusvahelisele lennutranspordile ning et seaduslike piirangute puudumisel võtavad nad seda arvesse asjaomaste julgestusriskide osas vajalike ja sobivate meetmete kindlaksmääramisel.

8. Kui tsiviilõhusõiduk hõivatakse (või ähvardatakse hõivata) ebaseaduslikult või kui õhusõiduki, reisijate, meeskonna, lennujaamade või aeronavigatsiooniseadmete ja -teenuste turvalisust ohustab muu ebaseaduslik intsident, abistavad lepinguosalisel teineteist, hõlbustades suhtlemist ning muid asjakohaseid meetmeid, et kiiresti ja ohutult kõnealune intsident lõpetada või selle oht kõrvaldada.

9. Iga lepinguosaline võtab kõik tema 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 inimese kaitseks. Võimaluse korral võetakse sellised meetmed asjaomase lepinguosalise või asjaomaste lepinguosalistega peetud 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. Kõnealuseid konsultatsioone alustatakse kolmekümne (30) päeva jooksul alates sellise taotluse kättesaamise kuupäevast. Kui konsultatsiooni algusest viieteistkümne (15) päeva või kokkulepitud aja jooksul rahuldava kokkuleppeni ei jõuta, 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. Kui seda nõuab hädalukord, või selleks, et vältida käesoleva artikli nõuete edasist rikkumist, võib esimene lepinguosaline võtta ajutisi meetmeid teise lepinguosalise lennuettevõtjatele tegevus- või tehniliste lubade andmisest keeldumiseks, nende tühistamiseks, peatamiseks, neile tingimuste kehtestamiseks või nende piiramiseks, et tagada käesoleva artikli sätete järgimine.

11. Esimene lepinguosaline lõpetab käesoleva artikli lõike 10 kohaselt võetud meetmed, millele on osutatud kõnealuses lõikes, kui teine asjaomane lepinguosaline täidab käesoleva artikli nõudeid.

ARTIKKEL 17

Lennuliikluse korraldamine

1. Lepinguosalisel teevad koostööd aeronavigatsiooniteenustega seotud küsimustes, sealhulgas järelevalve tegemisel. Nad tegelevad lennuliikluse korraldamisega seotud poliitiliste küsimustega, et optimeerida lennuliikluse üldist tõhusust, vähendada kulusid ja keskkonnamõju ning suurendada lepinguosaliste olemasolevate lennuliikluse juhtimissüsteemide vaheliste lennuliiklusvoogude ohutust ja mahtu.

2. Lepinguosalisel on kokku leppinud, et julgustavad oma pädevaid asutusi ja aeronavigatsiooniteenuste osutajaid tegema koostööd lepinguosaliste lennuliikluse korraldamise süsteemide koostalitlusvõime tagamiseks ning uurima võimalusi lepinguosaliste süsteemide edasiseks integreerimiseks, vähendama lennunduse keskkonnamõju ja vahetama vajaduse korral teavet.

3. Lepinguosalisel on kokku leppinud, et edendavad oma aeronavigatsiooniteenuste osutajate koostööd, et vahetada lennuinfot ja koostööstada liiklusvooge eesmärgiga optimeerida lennuliikluse tõhusust ning saavutada lennuliikluse parem prognoositavus, täpsus ja järjepidevus.

4. Lepinguosalisel teevad koostööd oma lennuliikluse korraldamise ajakohastamise programmide raames, mis hõlmavad nii arendus- kui ka kasutuselevõtutegevust, ning soodustavad ühist osalemist valideerimis- ja tutvustamistegevuses.

ARTIKKEL 18

Keskkond

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

2. Lepinguosalisel kinnitavad üleilmse kogukonnaga tehtava koostöö tähtsust, et kaaluda ja minimeerida lennunduse mõju keskkonnale.

3. Lepinguosalisel kinnitavad veel kord kliimamuutustega võitlemise tähtsust ning teevad sel eesmärgil koostööd, et vähendada lennundusega seotud kasvuhoonegaaside heitkogust nii riiklikul kui ka rahvusvahelisel tasandil.

4. Lepinguosalisel vahetavad teavet ja peavad korrapäraselt dialoogi ekspertidega, et tõhustada rahvusvahelise lennunduse keskkonnamõju vähendamiseks tehtavat koostööd, sealhulgas sellistes valdkondades nagu teadus- ja arendustegevus, säästvad lennukikütused, müraga seotud küsimused ning muud meetmed, mille eesmärk on vähendada kasvuhoonegaaside heidet, võttes arvesse lepinguosaliste mitmepoolseid keskkonnaalaseid õigusi ja kohustusi.

5. Lepinguosalisel 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 19

Lennuettevõtja vastutus

Montréal'i konventsiooni ratifitseerinud osalised kinnitavad veel kord oma Montréal'i konventsioonist tulenevaid kohustusi. Ülejäänud lepinguosalisel kohustuvad ratifitseerima Montréal'i konventsiooni võimalikult kiiresti ja teavitama sellest ühiskomiteed.

ARTIKKEL 20

Tarbijakaitse

Lepinguosalised teevad koostööd, et kaitsta lennuteenuste tarbijate huve. Sellise koostöö eesmärk on saavutada tarbijakaitse kõrge tase, võttes arvesse kõigi sidusrühmade huve ja lepinguosaliste eripära. Selleks konsulteerivad lepinguosalisel teineteisega ühiskomitee kaudu, et arutada tarbijate huvides olevate küsimuste, sealhulgas kavandatavate meetmete üle, et saavutada lepinguosaliste asjaomaste normide võimalikult suur ühilduvus.

ARTIKKEL 21

Arvutipõhised ettetellimissüsteemid

1. Lepinguosalise territooriumil tegutsevatel arvutipõhiste ettetellimissüsteemide tarnijatel on lubatud oma ettetellimissüsteemi 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 takistada ühe lepinguosalise arvutipõhise ettetellimissüsteemi vaba juurdepääsu teise lepinguosalise turule või muul viisil piirata arvutipõhiste ettetellimissüsteemide müüjate konkurentsi. Lepinguosalised hoiduvad selliste nõuete vastuvõtmisest tulevikus.

3. Ükski 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. Ükski lepinguosaline ei takista arvutipõhiste ettetellimissüsteemide tarnijate, nende pakkujate ja kasutajate vaheliste lepingute sõlmimist, millega lihtsustatakse tarbijaile täieliku ja kallutamata reisiinfo kuvamist või õigusnormide nõuete täitmist neutraalse andmeesituse kaudu.

4. Lepinguosalise arvutipõhiste ettetellimissüsteemide omanikel ja käitajatel, kelle suhtes kohaldatakse teise lepinguosalise asjaomaste õigusnormide nõudeid, on samasugune võimalus olla teise lepinguosalise territooriumil arvutipõhiste

ettetellimissüsteemide omanikud või käitajad kui kõigil teistel kõnealuse lepinguosalise turul tegutsevatel arvutipõhiste ettetellimissüsteemide omanikel ja käitajatel.

5. Kui arvutipõhine ettetellimissüsteem on hõlmatud vabakaubanduslepinguga (mis kuulub teenustekaubanduse üldlepingu artikli V.1 lõike 1 kohaldamisalasse), mis on alla kirjutatud või mille üle peetakse läbirääkimisi liidu ja ASEANi liikmesriigi vahel, ei kohaldata käesoleva artikli lõikeid 1–4 kõnealuse ASEANi liikmesriigi suhtes.

ARTIKKEL 22

Sotsiaalaspektid

1. Lepinguosalised tunnistavad vajadust kaaluda käesoleva lepingu mõju tööturule, -hõivele ja -tingimustele. Lepinguosalised teevad koostööd käesolevast lepingust tulenevates tööhõiveküsimumustes, muu hulgas selles, mis puudutab mõju tööhõivele, põhiõigusi tööl, töötingimusi, sotsiaalkaitset ja sotsiaaldialoogi.

2. Lepinguosalised tunnustavad iga lepinguosalise õigust tagada riigisisene töötajate kaitse sellisel tasemel, nagu ta peab vajalikuks, ning võtta vastu või muuta oma asjaomaseid seadusi ja poliitikameetmeid vastavalt rahvusvaheliselt tunnustatud standarditele, mis on kooskõlas rahvusvaheliste konventsioonidega, mille osaline ta on. Lepinguosalised tagavad, et nende vastavate õigusnormidega kehtestatud õigusi ja põhimõtteid ei kahjustata, vaid nende täitmine tagatakse tõhusalt.

3. Iga lepinguosaline täiendab jätkuvalt oma seadusi ja poliitikameetmeid ning püüab tagada lennundussektoris töötajate kaitse kõrge taseme ja soodustab selle saavutamist. 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 kinnitavad 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 Genfis 18. juunil 1998.

5. Lepinguosalised edendavad eesmärgi, mis on seatud ILO inimväärse töö tegevuskavas ja ILO deklaratsioonis sotsiaalselt õiglase globaliseerumise kohta, mis võeti vastu Genfis 10. juunil 2008.

6. Iga lepinguosaline teeb kõik endast oleneva ILO põhikonventsioonide ratifitseerimiseks, kui ta seda veel teinud ei ole. Lepinguosalised kaaluvad ka ILO muude konventsioonide ratifitseerimist ja tõhusat rakendamist ning seega ka

vastavate tsiviillennundussektori puhul asjakohaste rahvusvaheliste töö- ja sotsiaalnormide tõhusat rakendamist, võttes arvesse riigi olusid.

7. Iga lepinguosaline võib taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada taotluse esitanud lepinguosalise arvates olulisi tööjõuküsimusi ja vahetada asjakohast teavet.

ARTIKKEL 23

Ühiskomitee

1. Lepinguosaliste esindajatest koosnev ühiskomitee vastutab lepingu haldamise eest ning tagab selle nõuetekohase rakendamise.

2. Ühiskomitee koostab ja võtab vastu oma kodukorra.

3. Ühiskomitee tuleb kokku vastavalt vajadusele, kuid vähemalt kord aastas. Ühiskomitee kokkukutsumist võivad igal ajal taotleda kõik 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 lepinguosalise õigusnormides ja tegevuspõhimõtetes, mis võivad mõjutada lennuteenuste osutamist, ning statistilist teavet, et jälgida käesoleva lepingu kohaste lennuteenuste arengut;
- b) esitab soovitusi ja võtab lepinguga ettenähtud juhtudel vastu otsuseid;
- c) edendab koostööd, sealhulgas regulatiivsetes küsimustes;
- d) korraldab konsultatsioone kõigis käesoleva lepingu kohaldamisega või tõlgendamisega seotud küsimustes;
- e) korraldab vajaduse korral konsulteerimist lennutranspordiküsimustes, mida käsitletakse rahvusvahelistes organisatsioonides, suhetes kolmandate riikidega ning mitmepoolsetes kokkulepetes või lepingutes, sealhulgas ühise lähenemisviisi kasutuselevõtmise kaalumist;

- f) analüüsib potentsiaalseid valdkondi, millele käesolev leping võiks edaspidi laieneda, ning esitab soovitusi lepingu muutmiseks ning
- g) teeb otsuse käesoleva lepingu uute autentsete keeleversioonide kohta uute ELi liikmesriikide ühinemise korral.

5. Soovitused ja otsused võetakse vastu konsensuse alusel ühelt poolt liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt kõigi ühiselt tegutsevate ASEANi liikmesriikide vahel. Ühiskomitee otsused on lepinguosaliste jaoks siduvad.

ARTIKKEL 24

Rakendamine

1. 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 eesmärgi silmas pidades asjakohased ja proportsionaalsed.

4. Liikmesriigid hoiduvad kõigist meetmetest, mis kahjustaksid käesoleva lepingu eesmärkide saavutamist.

5. Iga lepinguosaline vastutab käesoleva lepingu nõuetekohase jõustamise eest oma territooriumil.

6. Iga lepinguosaline annab vastavalt tema suhtes kohaldatavatele õigusnormidele teisele lepinguosalisele kogu vajaliku teabe ja abi võimalike rikkumiste uurimisel, mida teine lepinguosaline viib läbi kooskõlas käesoleva lepinguga.

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 osutatud lepinguosaliste koostöö hõlmab püüet leida vastastikusel kokkuleppel ühine alus ühismeetmetele käesoleva lepingu edasiarendamiseks ja/või selle toimimise parandamiseks asjaomastes valdkondades.

ARTIKKEL 25

Vaidluste lahendamine ja vahekohus

1. Ilma et see piiraks artiklite 5 ja 8 kohaldamist, võivad lepinguosalised üksi või mitmekesi kasutada käesoleva lepingu kohaldamise või tõlgendamisega seotud vaidluste lahendamiseks käesolevas artiklis sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi.

2. Ilma et see piiraks lepinguosaliste vahel käesoleva lepingu alusel peetud varasemaid konsultatsioone, teavitab lepingosaline, kes soovib kasutada käesolevas artiklis sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi, teist asjaomast lepinguosalist või teisi asjaomaseid lepinguosalisi oma kavatsusest kirjalikult ja taotleb konsultatsioonideks ühiskomitee koosoleku korraldamist.

3. a) Kui:

i) ühiskomitee ei ole küsimust arutanud kahe (2) kuu jooksul alates käesoleva artikli lõikes 2 osutatud taotluse kättesaamise kuupäevast ega lepinguosaliste vahel kokku lepitud kuupäevaks või

ii) vaidlust ei ole lahendatud kuue (6) kuu jooksul alates nimetatud taotluse esitamisest,

võib lepinguosaliste kokkuleppel esitada vaidluse lahendamiseks mõnele isikule või asutusele.

b) Kui asjaomased lepinguosalised ei saavuta kahepoolset kokkulepet esitada vaidlus lahendamiseks mõnele isikule või asutusele, esitatakse see kooskõlas käesoleva artikliga kummagi lepinguosalise taotlusel lahendamiseks vahekohtule.

4. Olenemata käesoleva artikli lõigetest 2 ja 3 võidakse vaidlus viivitamata esitada lahendamiseks mõnele isikule, asutusele või vahekohtule, kui üks lepingusaline on võtnud meetmeid teise lepinguosalise lennuettevõtjale lennutegevusloa ja tehnilise loa andmisest keeldumiseks, loa tühistamiseks, peatamiseks, sellele tingimuste kehtestamiseks või selle piiramiseks või on otsustanud muul viisil teise lepinguosalise lennuettevõtja tegevusest keelduda, selle

peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata. Käesoleva artikli lõigetes 10, 11 ja 12 sätestatud tähtaegu vähendatakse poole võrra.

5. Vaidluse vahekohtule edastamise taotlus esitatakse lepinguosalis(t)e (käesoleva artikli kohaldamise edaspidi ühiselt „algatav lepinguosaline“) poolt kirjalikult teis(t)ele lepinguosalis(t)ele (käesoleva artikli kohaldamise edaspidi ühiselt „kostev lepinguosaline“). Algatav lepinguosaline esitab taotluses lahendamist vajavad küsimused, kirjeldab kõnealust meedet ja selgitab põhjuseid, miks selline meede tema arvates lepingule ei vasta.

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

- a) kahekümne (20) päeva jooksul pärast vahekohtutaotluse saamise kuupäeva 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 vahekohtuniku nimetada või kui kolmandat vahekohtuniku ei määrata vastavalt käesoleva artikli lõike 6 punktile a, võib algatav lepinguosaline või kostev lepinguosaline paluda ICAO nõukogu presidendil määrata kolmekümne (30) päeva jooksul pärast sellise taotluse saamise kuupäeva vajalik vahekohtunik või vahekohtunikud. Kui ICAO nõukogu eesistuja on kas ASEANi või ELi asjaomase liikmesriigi kodanik, määrab vahekohtuniku(d) ametisse ICAO nõukogu kõige vanem asepresident, kes ei ole ei ASEANi ega ELi asjaomase liikmesriigi kodanik.

7. Vahekohtu moodustamise kuupäevaks on päev, mil viimane kolmest (3) vahekohtunikust nõustub oma ametissenimetamisega.

8. Vahekohtumenetlus toimub töökorra alusel, mille ühiskomitee võtab vastu esimesel koosolekul kooskõlas käesoleva artikli sätete ning artikli 23 lõike 4 punktiga b ja lõikega 5. Kuni ühiskomitee ei ole töökorda vastu võtnud, kehtestab vahekohus oma menetluskorra.

9. Algatava lepinguosalise või kostva lepinguosalise taotlusel võib vahekohus kuni lõpliku otsuse tegemiseni anda korralduse võtta ajutisi meetmeid, sealhulgas muuta või peatada meetmeid, mida algatav või kostev lepinguosaline on võtnud käesoleva lepingu alusel.

10. Hiljemalt üheksakümne (90) päeva möödumisel vahekohtu moodustamisest 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 eesistuja 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 kakskümmend (120) päeva pärast vahekohtu moodustamise kuupäeva.

11. Neljateistkümne (14) päeva jooksul alates vahearuande avaldamise kuupäevast võib algatav lepinguosaline või kostev lepinguosaline esitada kohtule 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 asjaolusid täiendavalt uurida, kui ta peab seda asjakohaseks. 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 eesistuja algatavat lepinguosalist ja kostvat lepinguosalist sellest kirjalikult, põhjendab viivitust ja nimetab kuupäeva, mil vahekohus plaanib otsuse teatavaks teha. Ühelgi tingimusel ei tee vahekohus lõplikku otsust teatavaks hiljem kui sada viiskümmend (150) päeva pärast vahekohtu moodustamise kuupäeva.

13. Lisaks käesoleva artikli lõikes 4 osutatud asjaoludele vähendatakse käesoleva artikli lõigetes 10, 11 ja 12 sätestatud tähtaegu poole võrra:

- a) algatava lepinguosalise või kostva lepinguosalise taotlusel, kui vahekohus otsustab kümne (10) päeva jooksul pärast vahekohtu loomist, et juhtum on kiireloomuline või
- b) kui algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline selles kokku lepivad.

14. Algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline võivad esitada taotluse vahekohtu lõppotsuse selgitamiseks kümne (10) päeva jooksul pärast otsuse avaldamise kuupäeva ning vahekohus esitab selgitused 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 neljakümne (40) päeva jooksul alates vahekohtu lõppotsuse teatavaks

tegemisest, võib teine lepinguosaline peatada käesolevast lepingust tulenevate võrreldavate eeliste kohaldamise seni, kuni lepingut rikkuv lepinguosaline on kohtu lõppotsuse täitnud või kuni algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline on jõudnud vastastikusel kokkuleppel mõlemat poolt rahuldava lahenduseni.

ARTIKKEL 26

Seos muude lepingutega

1. Kui käesoleva artikli lõigetest 2 ja 7 ei tulene teisiti, peatatakse iga varasem lennundusleping või -kokkulepe ELi liikmesriigi ja ASEANi liikmesriigi vahel või liidu ja ASEANi liikmesriigi vahel käesoleva lepingu jõustumise ajaks nende lepinguosaliste vahel.

2. Ilma et see piiraks käesoleva artikli lõike 1 kohaldamist, kehtivad ELi liikmesriigi ja ASEANi liikmesriigi vahelise varasema lennuteenuste lepingu või kokkuleppe sätted, mis käsitlevad artiklites 3, 4, 10 ja 13 käsitletud teemasid, käesoleva lepingu raames edasi, kui need on asjaomaste lennuettevõtjate jaoks soodsamad. Kõik asjaomase ELi liikmesriigi lennuettevõtjatele nende sätete alusel kohalduvad õigused ja eelised kehtivad kõigile liidu lennuettevõtjatele.

3. Käesoleva artikli lõike 2 kohaldamisel lahendatakse kõik tõlgendamiserinevused kõigepealt asjaomaste lepinguosaliste vaheliste konsultatsioonide teel, enne kui need esitatakse arutamiseks ühiskomiteele. Kui ühiskomitees ei suudeta probleemi lahendada, rakendatakse artiklis 25 sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi.

4. Mis tahes täiendavate liiklusõiguste suhtes, mille ELi liikmesriik ja ASEANi liikmesriik võivad olla teineteisele taganud, kohaldatakse pärast käesoleva lepingu jõustumist käesolevat lepingut ning need kehtivad ühtmoodi kõigile 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 või muu rahvusvahelise organisatsiooni otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad artikli 23 kohaselt moodustatud ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, kas käesolevat lepingut tuleks sellise arengu arvessevõtmiseks muuta.

7. Käesolev leping ei mõjuta mingil viisil ELi liikmesriikide ja ASEANi liikmesriikide vaheliste selliste kehtivate ja tulevaste lepingute kehtivust ja

kohaldamist, mis käsitlevad nende suveräänsete õiguste alla kuuluvaid territooriume, mida käesoleva lepingu artiklis 2 esitatud „territooriumi“ määratlus ei hõlma.

ARTIKKEL 27

Lisa

Käesoleva lepingu lisa moodustab selle lahutamatu osa. Kõik lissasse tehtavad muudatused tehakse vastavalt artiklile 28.

ARTIKKEL 28

Muudatused

Lepinguosalised võivad kokku leppida kõikides käesolevasse lepingusse tehtavates muudatustes artikli 23 kohaselt toimuvate konsultatsioonide käigus. Muudatused jõustuvad vastavalt artiklis 33 sätestatud menetlusele.

ARTIKKEL 29

Lõpetamine

1. Liit ja selle liikmesriigid või kõik ASEANi liikmesriigid üheskoos võivad käesoleva lepingu lõpetada, teatades sellest kirjalikult vastavalt Euroopa Liidule või ASEANi peasekretärile. Lõpetamine jõustub kaheksateistkümne (18) kuu möödumisel kuupäevast, mil ASEANi peasekretär või Euroopa Liit on teate kätte saanud.

2. Kui liikmesriik astub liidust või ASEANist välja, lõpetatakse käesoleva lepingu kohaldamine selle riigi suhtes vastavalt artiklile 32 alates kuupäevast, mil jõustub tema väljaastumine liidust või ASEANist.

ARTIKKEL 30

Lepingu registreerimine

Käesoleva lepingu ja selle muudatuste jõustumisel registreerib ASEANi peasekretär need ICAOs.

ARTIKKEL 31

ELi uute liikmesriikide ühinemine

1. Käesoleva lepinguga võivad ühineda riigid, kellest on saanud ELi liikmesriigid pärast käesoleva lepingu allkirjastamise kuupäeva.
2. ELi liikmesriigi ühinemine käesoleva lepinguga toimub käesoleva lepinguga ühinemise kirja hoiuleandmisega Euroopa Liidule, kes teatab lepinguosalistele ja ASEANi peasekretärile ühinemiskirja hoiuleandmisest ja hoiuleandmise kuupäevast. Lepinguga ühinemine jõustub viieteistkümnendal (15) päeval pärast ühinemiskirja hoiuleandmise kuupäeva.
3. Artikli 26 lõikeid 1, 2, 3 ja 7 kohaldatakse *mutatis mutandis* selliste kehtivate lepingute ja kokkulepete suhtes, mis kehtivad hetkel, kui ELi liikmesriik käesoleva lepinguga ühineb.

ARTIKKEL 32

Territoriaalne kohaldamisala

Käesolevat lepingut kohaldatakse ühelt poolt liidu territooriumil ja teiselt poolt ASEANi liikmesriikide territooriumil, nagu on määratletud artikli 2 lõike 1 punktis z.

ARTIKKEL 33

Jõustumine

1. Käesolev leping tuleb ratifitseerida, vastu võtta või heaks kiita kooskõlas lepinguosaliste vastavate menetlustega.
2. ASEANi peasekretär esitab Euroopa Liidule kirjaliku teate, milles kinnitab, et ASEANi liikmesriikide vastavad ratifitseerimis-, vastuvõtmis- või heakskiitmismenetlused on lõpule viidud. Euroopa Liit esitab ASEANi peasekretärile kirjaliku teate, milles kinnitab, et liidu ja selle liikmesriikide vastavad ratifitseerimis-, vastuvõtmis- või heakskiitmismenetlused on lõpule viidud.
3. Kui artiklist N ei tulene teisiti, jõustub käesolev leping kolmkümmend (30) päeva pärast käesoleva artikli lõikes 2 sätestatud viimase kirjaliku teate kättesaamise kuupäeva.

ARTIKKEL 34

Autentsed tekstid

1. Käesolev leping on koostatud kahes originaaleksemplaris bulgaaria, eesti, hispaania, hollandi, horvaadi, inglise, iiri, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola,

portugali, prantsuse, rootsi, rumeenia, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi ja ungari keeles, kusjuures kõik tekstid on võrdselt autentsed.

2. Kui keeleversioonide vahel esineb lahknevusi, otsustab ühiskomitee, millises keeles teksti kasutatakse.

3. Üks lepingu originaaltekst koos võimalike muudatustega antakse hoiule ASEANi peasekretärile, kes esitab viivitamata igale ASEANi liikmesriigile tõestatud koopia. Lepingu teine originaaltekst ja kõik selle muudatused antakse hoiule Euroopa Liidule.

Selle KINNITUSEKS on täievolilised esindajad käesolevale lepingule alla kirjutanud kahes eksemplaris [koht] [kuupäev].

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 Vabariigi 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
Euroopa Liidu nimel

Brunei Darussalami Riigi valitsuse nimel
Kambodža Kuningriigi valitsuse nimel
Indoneesia Vabariigi valitsuse nimel
Laose Demokraatliku Rahvavabariigi valitsuse nimel
Malaisia valitsuse nimel
Myanmari Liidu Vabariigi valitsuse nimel
Filipiini Vabariigi valitsuse nimel
Singapuri Vabariigi valitsuse nimel
Tai Kuningriigi valitsuse nimel
Vietnami Sotsialistliku Vabariigi valitsuse nimel

ARTIKKEL A **Marsruudiplaan**

1. Olenemata artikli 3 lõigetest 1 ja 2 ning võttes arvesse Indoneesia siseriiklikke õigusnorme, hõlmavad Indoneesia ja liidu vaheliste reisijateveoteenuste ja kombineeritud lennuteenuste puhul Indoneesia punktid Denpasari, Jakartat, Makassar, Medani ja Surabayat.

2. Kui:

- a) ASEANi liikmesriikide vaheline lennundusleping või
- b) lennundusleping ASEANi liikmesriikide ja mis tahes muu riigi vahel

võimaldab lennuettevõtjatel osutada reisijateveoteenuseid ja kombineeritud lennuteenuseid Indoneesia muudesse punktidesse kui Denpasar, Jakarta, Makassar, Medan ja Surabaya, peavad Indoneesias asuvad punktid hõlmama ka neid muid punkte.

3. Artikli 10 lõike 12 kohaldamisel kasutatakse Indoneesia puhul siseriiklikke koodijagamise õigusi käesoleva artikli lõigetes 1 ja 2 määratletud punktide kaudu mis tahes muudesse Indoneesia punktidesse ja mis tahes punktidest toimuvate lendude puhul.

ARTIKKEL B **Liiklemisõigus**

Olenemata artikli 3 lõikest 2 kohaldatakse järgmisi sätteid.

- a) Artikli 3 lõike 3 punkti f alusel viienda vabaduse liiklusõiguste andmine liidu lennuettevõtjale reisijateveoteenuste ja kombineeritud lennuteenuste osutamiseks Myanmaris ja ASEANi liikmesriikides asuvate punktide vahel jõustub 1. juulil 2024.
- b) Artikli 3 lõike 3 punkti e alusel viienda vabaduse liiklusõiguste andmine Myanmaril lennuettevõtjale reisijateveoteenuste ja kombineeritud lennuteenuste osutamiseks liidus asuvate punktide vahel jõustub 1. juulil 2024.
- c) Artikli 3 lõike 3 punkti f alusel viienda vabaduse liiklusõiguste andmine liidu lennuettevõtjale, kes osutab reisijateveoteenuste ja kombineeritud lennuteenuseid liidus või Vietnamis asuvatest punktidest väljaspool ASEANi asuvatesse punktidesse, on lubatud üksnes marsruudil, mida ei teeninda Vietnami lennuettevõtja.
- d) Artikli 3 lõike 3 punkti e alusel viienda vabaduse liiklusõiguste andmine Vietnami lennuettevõtjale, kes osutab reisijateveoteenuste ja kombineeritud lennuteenuseid Vietnamis või liidus asuvatest punktidest väljaspool liitu asuvatesse punktidesse, on lubatud üksnes marsruudil, mida ei teeninda liidu lennuettevõtja.

ARTIKKEL C **Vahemaandumise õigused**

1. Olenemata artikli 3 lõike 6 punktist f, jõustub liidu lennuettevõtjate vahemaandumisõigus samas ASEANi liikmesriigis toimuvatel kaasterminallendudel kaks (2) aastat pärast seda, kui selline õigus on vastastikku antud ASEANi liikmesriikide vahelise lennunduslepinguga. Samal ajal jõustuvad ka ASEANi liikmesriikide lennuettevõtjate vahemaandumisõigused samas ELi liikmesriigis toimuvatel kaasterminallendudel.

2. Kuni selle ajani suhtub iga lepinguosaline pooldavalt teise lepinguosalise lennuettevõtjate taotlustesse teha vahemaandumisi samas ASEANi liikmesriigis või ELi liikmesriigis toimuvatel kaasterminallendudel, lähtudes täiendavatest kahepoolsetest kokkulepetest, kui sellised õigused ei ole veel kättesaadavad.

ARTIKKEL D

Lennuettevõtjate määramine

1. Olenemata artikli 4 lõikest 1 võivad Indoneesia, Myanmar, Filipiinid ja Vietnam jätta kehtima lennuettevõtja määramise nõude, mis on sätestatud nende siseriiklikes õigusnormides käesoleva lepingu allkirjastamise ajal.

2. Käesoleva artikli lõike 1 kohaldamisel käsitatakse liidu avaldatud nimekirja kantud kehtiva lennutegevusloaga ELi lennuettevõtjaid kui lennuettevõtjaid, kes vastavad kõnealustele riiklikele määramisnõuetele, tingimusel et kõnealune nimekiri on asjaomaste ASEANi liikmesriikide pädevatele asutustele elektrooniliselt hõlpsasti kättesaadav.

3. Indoneesia, Myanmar, Filipiinid ja Vietnam püüavad kõnealused loetellu kandmise nõuded võimalikult kiiresti kõrvaldada ning teavitavad sellest ühiskomiteed.

ARTIKKEL E

Aus konkurents

1. Mitmetimõistetavuse vältimiseks kinnitavad lepinguosalised, et artikli 8 lõike 2 punktides a ja b on ette nähtud üksnes lepinguosaliste kohustus võtta vastu või jätta kehtima konkurentsioigus ning luua sõltumatu konkurentsiasutus konkurentsioiguse jõustamiseks. Lepinguosalised kinnitavad samuti, et käesolev leping ei piira nimetatud konkurentsiasutuste sõltumatut toimimist. Nende konkurentsiasutuste otsuste suhtes ei kohaldata artikli 25 kohast vaidluste lahendamise mehhanismi.

2. Seega võib lepinguosaline taotleda õiguskaitset seoses artikli 8 lõike 2 punktidega a ja b üksnes juhul, kui teine lepinguosaline ei jäta kehtima konkurentsioigust või ei loo oma tegevuses sõltumatut konkurentsiasutust, kes jõustab tõhusalt selle lepinguosalise konkurentsioigust. Artikli 8 lõike 2 punkte a ja b ei tõlgendata nii, et need vaidlustaksid otsuseid või kohtuotsuseid, mille lepinguosalise konkurentsiasutus või -kohus on teinud lepinguosalise konkurentsioiguse jõustamiseks.

3. Olenemata artikli 25 lõikest 1 ei kohaldata kõnealuses artiklis sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi artikli 8 kohaldamise või tõlgendamisega seotud vaidluste suhtes, mis tekivad enne 1. jaanuari 2025.

ARTIKKEL F

Tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid

1. Ilma et see piiraks artikli 3 ning artikli 10 lõigete 11 ja 12 kohaldamist ning olenemata artikli 10 lõikest 7, võivad Kambodža, Indoneesia, Laose DRV, Malaisia, Myanmar, Filipiinid, Tai ja Vietnam säilitada käesoleva lepingu allkirjastamise ajal nende siseriiklikes õigusnormides kehtinud menetlused, mis puudutavad selliste tegevus- ja lennukavade ning sõiduplaanide heakskiitmist, sealhulgas teavet turunduskoostöö kokkulepete alusel osutatavate teenuste kohta, mille on kehtestanud liidu lennuettevõtjad kõnealuste riikide territooriumile suunduvate ja territooriumilt lähtuvate lennuteenuste osutamiseks.

2. Kambodža, Indoneesia, Laose DRV, Malaisia, Myanmar, Filipiinid, Tai ja Vietnam vähendavad sellistest nõuetest ja menetlustest tulenevat halduskoormust. Nimetatud tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid kiidetakse heaks kümne (10) tööpäeva jooksul alates lennuettevõtja taotluse kättesaamise kuupäevast, tingimusel et lennuettevõtja on saanud artikli 4 kohased tegevus- ja tehnilised load.

3. Kambodža, Indoneesia, Laose DRV, Malaisia, Myanmar, Filipiinid, Tai ja Vietnam püüavad nimetatud menetlused võimalikult kiiresti kaotada ja teavitavad sellest ühiskomiteed.

ARTIKKEL G

Müük ja kohalikud kulud

1. Olenemata artikli 10 lõigetest 8 ja 9 võivad Indoneesia, Myanmar ja Vietnam säilitada oma siseriiklikes õigusnormides käesoleva lepingu allkirjastamise ajal kehtivad nõuded seoses omavääringu kasutamisega transpordi ja sellega seotud teenuste omamaisel müügil ning kohalike kulude tasumisel.
2. Indoneesia, Myanmar ja Vietnam püüavad kõnealused nõuded võimalikult kiiresti kõrvaldada ning teavitavad sellest ühiskomiteed.

ARTIKKEL H

Kohalike tulude ülekandmine

1. Mitmetimõistetavuse vältimiseks olgu märgitud, et artikli 10 lõike 10 punktis a kasutatud mõiste „ülekandmine“ osutab Filipiinide puhul muudele rahaülekannetele kui Filipiinidel kaubandus- või äritegevusega tegeleva välisriigi äriühingu filiaali tehtud rahaülekanded.
2. Filipiinidel kaubandus- või äritegevusega tegeleva välisriigi äriühingu filiaali kasumi ülekandmisel on Filipiinidel vastavalt oma siseriiklikele õigusaktidele õigus nõuda filiaali kasumi ülekandmise maksu, välja arvatud juhul, kui Filipiinide ja välisriigi lennuettevõtja asukohariigi vahel sõlmitud topeltmaksustamise vältimise lepingu alusel on võimalik kohaldada madalamat maksumäära või maksuvabastust.
3. Filipiinid püüavad teha liiduga koostööd, et töötada välja ühine raamistik Filipiinidel tegutsevate liidu lennuettevõtjate rahaülekannete käsitlemiseks, ning teavitavad sellest ühiskomiteed.

ARTIKKEL I

Tariifid

1. Ilma et see piiraks artikli 13 lõike 1 kohaldamist ja olenemata artikli 13 lõikest 2, võivad Filipiinid säilitada käesoleva lepingu allkirjastamise ajal tema siseriiklikes õigusnormides sätestatud menetlused seoses tariifide heakskiitmisega, mille liidu lennuettevõtjad on kehtestanud Filipiinide territooriumile suunduvatele ja sealt väljuvatele lennuteenustele. Kõnealused tariifid kiidetakse heaks kümne (10) tööpäeva jooksul pärast nende esitamist.
2. Filipiinid püüavad nimetatud menetlused võimalikult kiiresti tühistada ja teavitavad sellest ühiskomiteed.

ARTIKKEL J

Laenugarantiid

Artikli 8 lõike 2 punkti d sätteid ei kohaldata Vietnami poolt enne käesoleva lepingu allkirjastamist antud laenutagatiste vormis subsidiumide suhtes kuni selliste kokkulepete kehtivusaja lõpuni. Kui selliste tagatistega kaasnevad väljamaksed, tehakse need vastavalt artikli 8 lõike 3 punktidele a ja b.

ARTIKKEL K

Diskrimineerimiskeeld

1. Olenemata artiklist D kohtlevad selles osutatud ASEANi liikmesriigid lennuettevõtjate määramisel liidu lennuettevõtjaid vähemalt sama soodsalt kui teiste riikide lennuettevõtjaid.
2. Olenemata artiklitest F, G ja I kohtlevad neis loetletud ASEANi liikmesriigid liidu lennuettevõtjaid tegevus- ja lennukavade ning sõiduplaanide, müügi- ja kohalike kulude ning tariifide heakskiitmisel vähemalt sama soodsalt kui oma lennuettevõtjaid või mis tahes teise riigi lennuettevõtjaid, olenevalt sellest, kumb kord on soodsam.

ARTIKKEL L

Arvutipõhised ettetellimissüsteemid

Artikli 21 lõikes 5 osutatud ASEANi liikmesriigid on käesoleva lepingu allkirjastamise ajal Indoneesia, Malaisia, Filipiinid, Tai ja Vietnam.

ARTIKKEL M

Vastastikkuse põhimõte

Kui ASEANi liikmesriik nõuab artiklite D, F, G ja I alusel liidu lennuettevõtjate määramist, kohaldab liidu lennuettevõtjate suhtes riiklikke menetlusi tegevus- ja lennukavade ning sõiduplaanide eelnevat heakskiitmist, turukoostöö kokkuleppeid või tariife või kohaldab liidu lennuettevõtjate suhtes siseriiklike nõudeid, mis käsitlevad teatavates tehingutes kasutatavat vääringut, on liidul õigus kohaldada kõnealuse ASEANi liikmesriigi lennuettevõtjate suhtes samu või samaväärseid meetmeid.

ARTIKKEL N

Jõustumine Malaisia suhtes

1. Olenemata artiklist 33, kui Malaisia on ainus ASEANi liikmesriik, kes ei ole ASEANi peasekretärile kinnitanud, et tema menetlused käesoleva lepingu ratifitseerimiseks, vastuvõtmiseks või heakskiitmiseks on lõpule viidud:

- a) võib ASEANi peasekretär esitada Euroopa Liidule kirjaliku teate, milles kinnitatakse, et kõik ASEANi liikmesriigid peale Malaisia on lõpetanud käesoleva lepingu ratifitseerimis-, vastuvõtmis- või heakskiitmismenetlused;
- b) jõustub käesolev leping vastavalt artikli 33 lõikele 3 liidu ja selle liikmesriikide ning kõigi ASEANi liikmesriikide, v.a Malaisia suhtes; ning
- c) jõustub leping Malaisia suhtes kolmkümmend (30) päeva pärast seda, kui ASEANi peasekretär on Euroopa Liidule esitanud täiendava kirjaliku teate, milles kinnitatakse, et Malaisia on lõpetanud käesoleva lepingu ratifitseerimis-, vastuvõtmis- või heakskiitmismenetlused.

2. Pärast käesoleva lepingu allkirjastamist ja kuni selle jõustumiseni Malaisia suhtes:

- a) kohaldatakse jätkuvalt varasemaid lennunduslepinguid või kokkuleppeid ELi liikmesriikide ja Malaisia ning liidu ja Malaisia vahel, mis allkirjastati või sõlmiti enne lepingu allkirjastamist, ning neid ei muudeta ning
- b) ei sõlmita uusi lennunduslepinguid või -kokkuleppeid ELi liikmesriikide ja Malaisia vahel ega liidu ja Malaisia vahel, välja arvatud selleks, et rahuldada piiratud ja kiireloomulisi vajadusi erandlikel asjaoludel ning ilma et see piiraks asjaosaliste siseriiklike õigusnormide kohaldamist. Liit või asjaomane ELi liikmesriik teavitab teisi lepinguosalisi sellistest uutest lennunduslepingutest või -kokkulepetest.

ARTIKKEL O

Eduaruanne

Ühiskomitee vaatab igal aastal läbi käesoleva lisa artiklite rakendamisel tehtud edusammud, võttes aluseks asjaomaste ASEANi liikmesriikide aruande.