



**Euroopa Liidu
Nõukogu**

**Brüssel, 25. mai 2021
(OR. en)**

7744/21

**Institutsioonidevaheline
dokument:
2021/0083 (NLE)**

**AVIATION 76
RELEX 298
OC 14**

SEADUSANDLIKUD AKTID JA MUUD DOKUMENDID

Teema: Ühelt poolt Euroopa Liidu ja selle liikmesriikide ning teiselt poolt Katari riigi vaheline lennutranspordileping

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

SISUKORD

ARTIKKEL 1: Mõisted

I JAOTIS. MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2: Õiguste andmine

ARTIKKEL 3: Lennutegevusluba

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

ARTIKKEL 5: Omandiõiguse ja kontrolli liberaliseerimine

ARTIKKEL 6: Vastavus õigusnormidele

ARTIKKEL 7: Aus konkurents

ARTIKKEL 8: Ärivõimalused

ARTIKKEL 9: Tollimaksud

ARTIKKEL 10: Kasutustasud

ARTIKKEL 11: Piletihinnad ja kaubatariifid

ARTIKKEL 12: Statistika

II JAOTIS. ÕIGUSKOOSTÖÖ

ARTIKKEL 13: Lennundusohutus

ARTIKKEL 14: Lennundusjulgestus

ARTIKKEL 15: Lennuliikluse korraldamine

ARTIKKEL 16: Keskkond

ARTIKKEL 17: Lennuettevõtja vastutus

ARTIKKEL 18: Tarbijakaitse

ARTIKKEL 19: Arvutipõhised ettetellimissüsteemid

ARTIKKEL 20: Sotsiaalaspektid

III JAOTIS. INSTITUTSIOONILISED JA LÕPPSÄTTED

ARTIKKEL 21: Tõlgendamine ja rakendamine

ARTIKKEL 22: Ühiskomitee

ARTIKKEL 23: Vaidluste lahendamine ja vahekohus

ARTIKKEL 24: Seos muude lepingutega

ARTIKKEL 25: Muutmine

ARTIKKEL 26: Liidu uute liikmesriikide ühinemine

ARTIKKEL 27: Lõpetamine

ARTIKKEL 28: Lepingu registreerimine

ARTIKKEL 29: Jõustumine, ajutine kohaldamine ja hoiulevõtmine

ARTIKKEL 30: Autentsed tekstid

1. LISA: Üleminekusätted

2. LISA: Viienda vabaduse liiklusõiguste geograafiline kohaldatavus kaubalendudele

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,

ROOTSI KUNINGRIIK,

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

EUROOPA LIIT, edaspidi „liit“,

ühelt poolt, ja

KATARI RIIK (edaspidi „Katar“)

teiselt poolt,

edaspidi koos „lepinguosalised“,

ELi liikmesriigid ja Katar, olles koos liiduga 7. detsembril 1944 Chicagos allkirjutamiseks avatud rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni osalised,

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

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

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

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

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

OLLES KINDLALT OTSUSTANUD suurendada õiguskoostöö võimalikke eeliseid,

TUNNISTADES konkurentsipõhiste lennuteenuste ja elujõulise lennutranspordisektori võimalikke olulisi eeliseid,

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

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

KINNITADES keskkonnakaitse olulisust rahvusvahelise lennunduspoliitika väljatöötamisel ja elluviimisel,

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

KINNITADES, kui oluline on kaitsta tarbijate huve ja teha koostööd kõrgetasemelise tarbijakaitse saavutamiseks,

TUNNISTADES, et suuremate ärivõimaluste eesmärk ei ole kahjustada lepinguosaliste töötingimusi ega sellekohaseid standardeid, 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 lennutranspordisektorisse, et arendada lennutransporti,

SOOVIDES sõlmida lennutranspordilepingu, mis täiendaks rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni,

ON KOKKU LEPPINUD JÄRGMISES:

ARTIKKEL 1

Mõisted

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

- 1) „leping“ – käesolev leping, selle lisad ja nende muudatused;
- 2) „lennutransport“ – üldsusele tasu või rendi eest kättesaadav reisijate, pagasi, kauba ja posti (kas eraldi või koos) vedamine õhusõidukiga, sealhulgas regulaar- ja mitteregulaarlennud;
- 3) „riikkondsuse kindlaksmääramine“ – kinnitus, et lennuettevõtja, kes soovib osutada lennuteenuseid käesoleva lepingu alusel, vastab artiklis 3 sätestatud omandiõiguse, tegeliku kontrolli ja põhitegevuskoha kohta kehtestatud nõuetele;
- 4) „pädevad asutused“ – valitsusasutused või -üksused, kes vastutavad käesoleva lepingu kohaste haldusülesannete eest;
- 5) „arvutipõhine ettetellimissüsteem“ – arvutisüsteem, mis sisaldab muu hulgas teavet enam kui ühe lennuettevõtja sõiduplaanide, vabade kohtade ja piletihindade kohta koos võimalusega või ilma võimaluseta teha ettetellimisi või väljastada pileteid sel määral, mil mõned või kõik nimetatud teenused on tellijatele kättesaadavad. See mõiste hõlmab ka ülemaailmseid lennutransporditoodete levitamise süsteeme;

- 6) „konventsioon“ – rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsioon, mis avati allkirjastamiseks 7. detsembril 1944 Chicagos ja mis hõlmab:
- a) kõiki muudatusi, mis on jõustunud konventsiooni artikli 94 punkti a alusel ning mille on ratifitseerinud nii Katar kui ka ELi liikmesriik või ELi liikmesriigid ning mis on kõnealuse küsimuse puhul asjakohased, ning
 - b) kõiki selle lisasid või muudatusi, mis on vastu võetud konventsiooni artikli 90 alusel, kui selline lisa või muudatus on konkreetsel ajal jõus nii Katari kui ka ELi liikmesriigi või ELi liikmesriikide suhtes, ning mis on kõnealuse küsimuse puhul asjakohased;
- 7) „diskrimineerimine“ – mis tahes eristamine ilma objektiivse põhjuseta;
- 8) „ELi aluslepingud“ – Euroopa Liidu leping ja Euroopa Liidu toimimise leping;
- 9) „piletihinnad“ – hinnad, mida makstakse lennutevõtjatele või nende esindajatele või muudele piletimüüjatele reisijate veo eest lennuteenuse (sealhulgas mis tahes muu sellega seotud transpordiliik) osutamisel, ning nende hindade kohaldamise tingimused, sealhulgas esindajale ning muude abiteenuste eest makstav tasu ja kohaldatavad tingimused;

- 10) „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;
- 11) „kogumaksumus“ – osutatava teenuse maksumus ning mõistlikud halduskulud;
- 12) „rahvusvaheline lennutransport“ – lennutransport, mis läbib rohkem kui ühe riigi territooriumi kohal asuvat õhuruumi;
- 13) „põhitegevuskoht“ – lennuettevõtja peakontor või registreeritud asukoht, mis asub selle lepinguosalise territooriumil, kus toimub lennuettevõtja põhiline finantstegevus ja lennuliikluse operatiivjuhtimine, sealhulgas jätkuva lennukõlblikkuse tagamine;
- 14) „kaubatariifid“ – hinnad, mida makstakse kauba veo eest lennuteenuse osutamisel (sealhulgas mis tahes muu sellega seotud transpordiliik), ning nende hindade kohaldamise tingimused;

- 15) „omakäitlus“ – olukord, kus lennujaama kasutaja osutab otseselt endale üht või mitut liiki maapealse käitluse teenust ega sõlmi selliste teenuste osutamiseks lepingut kolmanda isikuga; käesolevas määratluses ei loeta lennujaama kasutajaid omavahel kolmandateks isikuteks, kui:
- a) ühele kasutajale kuulub enamusosalus teises kasutajas või
 - b) ühele kasutajale kuulub enamusosalus kõigis teistes kasutajas;
- 16) „oluline häire“ – erakorraline, ajutine (kas lühi- või pikaajaline) ja märkimisväärne kriis, mis mõjutab ELi liikmesriigi või Katari kogu majandust, mitte üksnes konkreetset piirkonda või majandussektorit;
- 17) „mittekaubanduslik vahemaandumine“ – maandumine muul eesmärgil kui reisijate pardaletulek või mahaminek või pagasi, kauba ja/või posti peale- või mahalaadimine;
- 18) „subsiidium“ – valitsuse või muu mis tahes tasandi avaliku sektori asutuse antav rahaline toetus, sealhulgas:
- a) raha otsene ülekandmine ning raha või kohustuste võimalik otsene ülekandmine;
 - b) loobumine muul juhul maksmisele kuuluvast tulust või selle kogumata jätmine;

- c) selliste kaupade või teenustega varustamine, mis ei ole üldise taristu osa, või kaupade või teenuste ostmine, või
- d) maksed rahastamismehhanismi või eraõigusliku asutuse suunamine täitma üht või mitut punktides a, b ja c osutatud funktsiooni või kui asutusele antakse ülesanne täita üht või mitut nimetatud funktsiooni, mis tavaliselt kuulub valitsuse või muu avaliku sektori asutuse pädevusse ja mille menetlus ei erine sisuliselt tavapäraselt valitsuse järgitavast menetlusest,

mis piirdub *de jure* või *de facto* teatavate lennuettevõtjatega ning toob lennuettevõtja(te)le kasu. Valitsuse või muu avaliku sektori asutuse finantssekkumist ei loeta kasu toomiseks, kui eraõiguslik turuosaline oleks ärielistel kaalutlustel rakendanud sama finantssekkumist;

- 19) „territoorium“ – Katari puhul konventsiooni territoorium artiklis 2 esitatud tähenduses; liidu ja ELi liikmesriikide puhul ELi liikmesriikide maismaa-alad, siseveekogud ja territoriaalveed, mille suhtes kohaldatakse ELi aluslepinguid nendes lepingutes sätestatud tingimustel, ja nende kohal olev õhuruum;
- 20) „kasutustasu“ – lennuettevõtjatelt lennujaama või keskkonna-, aeronavigatsiooni- või lennundusjulgestusrajatiste või -teenuste, sealhulgas nendega seotud teenuste ja rajatiste kasutamise eest võetav tasu.

I JAOTIS

MAJANDUSSÄTTED

ARTIKKEL 2

Õiguste andmine

Marsruudiplaan

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

a) Katari lennuettevõtjate puhul:

mis tahes punktid Kataris – mis tahes vahepunktid – mis tahes punktid liidus – mis tahes punktid väljaspool nimetatud territooriume;

b) liidu lennuettevõtjate puhul:

mis tahes punktid liidus – mis tahes vahepunktid – mis tahes punktid Kataris – mis tahes punktid väljaspool nimetatud territooriume.

Eespool kirjeldatud marsruudiplaanide puhul kasutatakse järgmisi mõisteid:

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

Liiklusõigused

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

- a) õigus lennata ilma maandumiseta üle tema territooriumi;
- b) õigus teha tema territooriumil mittekaubanduslikke vahemaandumisi;
- c) õigus teha regulaarseid ja mitteregulaarseid rahvusvahelisi reisi-, kombineeritud ja kaubalende:
 - i) Katari lennutevõtjate puhul õigus osutada rahvusvahelisi lennuteenuseid mis tahes Kataris ja liidus asuvate punktide vahel
 - A) kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõiguste alusel ilma piiranguteta marsruudile, veomahule ja/või lennusedusele ning

- B) viienda vabaduse liiklusõiguste alusel kaubalendude puhul liidu ning 2. lisa 1. jaos loetletud asukohtade vahel ja väljaspool nimetatud riikide territooriumi, tingimusel et viienda vabaduse liiklusõiguste puhul ei ületata ELi liikmesriigi kohta lennusagedust seitse korda nädalas;

- ii) liidu lennuettevõtjate puhul õigus osutada rahvusvahelisi lennuteenuseid mis tahes liidus ja Kataris asuvate punktide vahel
 - A) kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõiguste alusel ilma piiranguteta marsruudile, veomahule ja/või lennusagedusele ning

 - B) viienda vabaduse liiklusõiguste alusel kaubalendude puhul Katari ning 2. lisa 2. jaos loetletud asukohtade vahel ja väljaspool nimetatud riikide territooriumi, tingimusel et viienda vabaduse liiklusõiguste puhul ei ületata ELi liikmesriigi kohta lennusagedust seitse korda nädalas.

kõnealused liiklusõigused kehtivad vastavalt käesoleva lepingu 1. lisa kehtestatud üleminekusätetele;

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

d) muud käesolevas lepingus sätestatud õigused.

Tegevuse paindlikkus

3. Mõlema lepinguosalise lennuettevõtjad võivad ühel või kõigil lõikes 1 kindlaksmääratud marsruutidel omal valikul teha järgmist:
- a) lennata 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 lõikele 2;
 - d) jätta vahele peatusi ühes või mitmes punktis;
 - 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 lennuteenus raames mitut punkti samas ELi liikmesriigis või Kataris (kaasterminaliteenus).

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

- Katari lennuettevõtjad teenindavad üht Kataris asuvat punkti;
- liidu lennuettevõtjad teenindavad üht liidus asuvat punkti.

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

5. Käesolevas lepingus sätestatu ei anna:

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

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

ARTIKKEL 3

Lennutegevusluba

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

a) Katari lennuettevõtja puhul:

- i) lennuettevõtja põhitegevuskoht on Kataris ja tal on Kataris kohaldatavate õigusaktide kohane kehtiv lennutegevusluba;
- ii) Katar teeb lennuettevõtja üle tegelikku regulatiivset kontrolli ning
- iii) lennuettevõtja omandiõigus kuulub vahetult või enamusosaluse kaudu Katarile ja/või Katari kodanikele ning tegelik kontroll lennuettevõtja üle kuulub Katarile ja/või Katari kodanikele;

- b) liidu lennuettevõtja puhul:
- i) lennuettevõtja asub liidu territooriumil vastavalt ELi aluslepingutele ning tal on kehtiv lennutegevusluba kooskõlas liidu õigusega;
 - ii) lennuettevõtja sertifikaadi väljaandmise eest vastutav ELi liikmesriik teeb lennuettevõtja üle tegelikku ja pidevat regulatiivset kontrolli ning asjakohane pädev asutus on selgelt tuvastatav ning
 - iii) lennuettevõtja on otse või enamusosaluse kaudu ühe või enama ELi liikmesriigi või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni liikmesriikide või nende kodanike omandis ja nende tegeliku kontrolli all;
- c) täidetakse artikleid 13 ja 14 ning
- d) lennuettevõtja vastab tingimustele, mis on ette nähtud õigusnormidega, mida taotlust menetlev lepinguosaline rahvusvahelise lennutranspordi suhtes tavaliselt kohaldab.
2. Lennutegevus- ja tehniliste lubade väljaandmisel ei kohtle kumbki lepinguosaline teise lepinguosalise lennuettevõtjaid diskrimineerivalt.

3. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjalt lennutegevusloa taotluse saamise korral tunnustab teine lepinguosaline esimese lepinguosalise otsuseid kõnealuse lennuettevõtja sobivuse ja/või riikkondsuse kindlaksmääramise kohta samamoodi, nagu oleks need otsused teinud kõnealuse teise lepinguosalise enda pädev asutus; teise lepinguosalise pädev asutus ei uuri seda küsimust edasi, välja arvatud artikli 4 lõikes 2 sätestatud juhtudel. Kahtluste vältimiseks tuleb täpsustada, et käesolev lõige ei hõlma ohutussertifikaate ega -tunnistusi, julgestusmeetmeid ega kindlustuskaitset käsitlevate otsuste tunnustamist.

ARTIKKEL 4

Lennutegevusloa andmisest keeldumine, selle tühistamine, peatamine ja piiramine

1. Kumbki lepinguosaline võib lennutegevusloa või tehnilise loa andmisest keelduda, loa tühistada, peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata või teise lepinguosalise lennuettevõtja tegevusest keelduda, selle muul viisil peatada, kehtestada sellele tingimusi või seda piirata, kui

a) Katari lennuettevõtja puhul:

- i) lennuettevõtja põhitegevuskoht ei ole Kataris või tal puudub Katari õiguse kohane kehtiv lennutegevusluba;
- ii) Katar ei tee lennuettevõtja üle tegelikku või pidevat regulatiivset kontrolli või

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

b) liidu lennuettevõtja puhul:

i) lennuettevõtja ei asu liidu territooriumil vastavalt ELi aluslepingutele või tal puudub kehtiv lennutegevusluba kooskõlas liidu õigusega;

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 otse ega enamusosaluse kaudu ühe või enama ELi liikmesriigi või Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsiooni liikmesriikide või nende kodanike omandis ega nende tegeliku kontrolli all;

c) lennuettevõtja ei ole täitnud artiklis 6 osutatud õigusnorme ja/või õigusnorme, mida taotlust menetlev lepinguosaline rahvusvahelise lennutranspordi suhtes tavaliselt kohaldab.

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

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

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

ARTIKKEL 5

Omandiõiguse ja kontrolli liberaliseerimine

Lepinguosalised mõistavad võimalikke eeliseid, mis tulenevad nende vastavate lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolli järkjärgulisest liberaliseerimisest. Lepinguosalised lepivad kokku, et arutavad sobiva võimaluse tekkimisel ühiskomitees lennuettevõtjate omandiõiguse ja kontrolli vastastikust liberaliseerimist. Selle arutelu tulemusena võib ühiskomitee soovitada muuta käesolevat lepingut kooskõlas artikliga 25.

ARTIKKEL 6

Vastavus õigusnormidele

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

ARTIKKEL 7

Aus konkurents

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

3. Olenemata lõike 2 punktist b võidakse anda järgmist:
- a) toetus maksejõuetutele või raskustes olevatele lennuettevõtjatele, tingimusel et:
 - i) selline toetus sõltub usaldusväärsest restruktureerimiskavast, mis põhineb realistlikel eeldustel, tagamaks, et maksejõuetu või raskustes olev lennuettevõtja taastab mõistliku aja jooksul pikaajalise elujõulisuse, ning
 - ii) asjaomane lennuettevõtja, selle investorid või osanikud panustavad 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 on minimaalne:
 - i) loodusõnnetuste tekitatud kahju korvamiseks antavad subsiidiumid;
 - ii) Katari puhul majanduse olulise häire kõrvaldamiseks antavad subsiidiumid; ning ELi ja selle liikmesriikide puhul ühe või mitme ELi liikmesriigi majanduse olulise häire kõrvaldamiseks antavad subsiidiumid;

d) subsiidiumid lennuettevõtjatele, kellele on usaldatud selgelt 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.

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

5. Kumbki lepinguosaline esitab teise lepinguosalise nõudmisel 30 päeva jooksul, kui lepinguosalisel ei ole teisiti kokku leppinud, finantsaruanded ja muu mõistlikult kättesaadava teabe, sealhulgas lõikes 4 käsitletud teemade kohta, kui teine lepinguosaline seda põhjendatult nõuab, et veenduda käesoleva artikli sätete järgimises. Kui selline teave on tundlik äriteave, käsitab teavet taotlenud lepinguosaline seda konfidentsiaalsena.

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

7. Kui lepinguosaline on seisukohal, et tema lennuettevõtjate õiglaseid ja võrdseid konkureerimisvõimalusi kahjustab:

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

võib ta (edaspidi „tegutsev lepinguosaline“) toimida vastavalt lõigetele 8–10.

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

9. Kui tegutsev lepinguosaline ja teine lepinguosaline ei jõua kõnealuses küsimuses kokkuleppele 60 päeva jooksul konsultatsioonide algusest või lepinguosaliste või ühiskomitee kokku lepitud muu ajavahemiku jooksul, võib tegutsev lepinguosaline võtta meetmeid lennuettevõtjate vastu, kes tegelesid vaidlustatud tegevusega või on saanud kasu diskrimineerimisest, ebaausatest tavadest või kõnealustest subsiidiumidest. Tegutsev lepinguosaline teavitab teist lepinguosalist võetavatest meetmetest kirjalikult vähemalt 15 päeva enne sellise meetme rakendamist.

10. Lõike 9 kohaselt võetavad meetmed peavad olema kohased ja proportsionaalsed ning nende ulatus ja kestus peavad piirduma vaid hädavajalikuga, et leevendada kahju tegutseva lepinguosalise lennuettevõtjatele ja kõrvaldada põhjendamatud eelised lennuettevõtjatele, kelle vastu need meetmed on suunatud.

11. Lõike 9 kohaselt võetavad meetmed ei piira kummagi lepinguosalise õigust rakendada artiklis 23 sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi.

12. Kui käesolevas artiklis käsitletud teemade puhul rakendatakse artiklis 23 sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismi, lühendatakse artikli 23 lõigetes 10, 11 ja 12 nimetatud tähtaegu poole võrra.

13. Käesolev leping ei mõjuta, piira ega kahjusta mingil viisil lepinguosaliste konkurentsiasutuste või nende asutuste otsuseid läbi vaatavate kohtute volitusi ega pädevust. Lõike 9 kohaselt võetav meede ei piira kõnealuste asutuste ega kohtute (sealhulgas tegutseva lepinguosalise asutuste ega kohtute) võetavaid võimalikke meetmeid. Pädevate asutuste meetmeid läbi vaatavate kohtute otsused jäetakse artiklis 23 sätestatud vaidluste lahendamise mehhanismist välja.

ARTIKKEL 8

Ärivõimalused

Äritegevus

1. Lepinguosalisel nõustuvad, et ettevõtjate äritegevuse tõkkes takistavad käesolevast lepingust kasu saamist. Seepärast lepivad lepinguosalisel kokku, et peavad tõhusalt ja vastastikku kõrvaldama tõkkes mõlema lepinguosalisel ettevõtjate äritegevuselt, kui need võivad takistada äritegevust, moonutada konkurentsi või mõjutada võrdseid konkurentsitingimusi.
2. Artiklis 22 osutatud ühiskomitee töötab äritegevuse ja -võimaluste kohta välja koostöökorra. Lepinguosalisel võivad vastavalt artiklile 22 taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada käesoleva artikli kohaldamisega seotud küsimusi.

Lennuettevõtjate esindajad

3. Mõlema lepinguosalisel lennuettevõtjatel on õigus vabalt asutada teise lepinguosalisel territooriumil esindusi ja üksusi lennutranspordi pakkumiseks ning sellega seotud tegevuse edendamiseks ja müügiks, sealhulgas õigus müüa ja väljastada nii oma pileteid ja/või lennuveokirju kui ka teiste lennuettevõtjate pileteid ja/või lennuveokirju.

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

Maapealne teenindus

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

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

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

Teenindusaegade jaotamine lennujaamades

6. Mõlemad lepinguosaliselised tagavad, et nende territooriumil asuvate lennujaamade suhtes kohaldatavaid teenindusaegade jaotamise reegleid, suuniseid ja korda kohaldatakse läbipaistvalt, tõhusalt, mittediskrimineerivalt ja õigel ajal.

Tegevus- ja lennukavad ning sõiduplaanid

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

Müük, kohalikud kulud ja raha ülekandmine

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

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

10. Kõikidel 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.

Turustuskoostöölepped

11. Käesoleva lepingu alusel lende tegevad või teenuseid osutavad lepinguosaliste lennuettevõtjad võivad sõlmida selliseid turustuskoostööleppeid, mis hõlmavad plokk-broneeringu lepinguid või koodijagamiskorda:

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

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

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

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

Ühendveoteenused

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

15. Olenemata käesoleva lepingu muudest sätetest on lepinguosaliste lennuettevõtjatel ja 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 lennujaamadest, samuti on neil vajaduse korral õigus vedada tollitud kauba vastavalt kohaldatavatele õigusnormidele. Sellisel kaubal, olenemata sellest, kas seda veetakse mööda maismaad, meritsi või lennukiga, peab olema juurdepääs lennujaama tollimenetlusele ja -rajatistele. Lennuettevõtjad võivad 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.

Frantsiisi- ja tootemargikokkulepped

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

Rentimine

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

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

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

ARTIKKEL 9

Tollimaksud

1. Ühe lepinguosalise lennuettevõtjate poolt rahvusvahelises lennutranspordis kasutatav õhusõiduk, selle tavapärase pardavarustus, kütus, määrdeained, tarvitatavad tehnilised varud, maapealsed seadmed, varuosad (sealhulgas mootorid), pardavarud (muu hulgas toit, joogid, tubakas ning muud reisijatele lennu ajal piiratud koguses müügiks või tarbimiseks ette nähtud tooted) ja muud tooted, mis on ette nähtud rahvusvahelises lennutranspordis osaleva õhusõiduki käitamiseks või teenindamiseks või kasutamiseks ainult seoses sellega, vabastatakse teise lepinguosalise territooriumile saabumisel vastastikkuse alusel kõigist impordipiirangutest, omandi-, kapitali-, tolli- ja aktsiisimaksud, inspekteerimislõivudest, käibemaksudest ning muudest samalaadsetest kaudsetest maksudest, tasudest ja lõivudest,
 - a) mida kohaldavad riiklikud või kohalikud ametiasutused või liit ning

b) mis ei põhine osutatava teenuse hinnal.

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

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

e) lennujaamades ja kaubaterminalides kasutatav ohutus- ja julgestusvarustus.

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

4. Tavapärasest pardavarustust, samuti ühe lepinguosalise lennuettevõtja õhusõiduki pardal tavaliselt hoitavaid materjale, varusid ja varuosasid, millele on osutatud 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 tolliõigusnormidele.

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

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

7. Lepinguosalise territooriumi otsetransiidi teel läbiv pagas ja last vabastatakse tollimaksudest, lõivudest ja muudest samalaadsetest tasudest, mis ei põhine teenuste osutamise maksumusel.
8. Lõigetes 1 ja 2 osutatud seadmete ja varude puhul võidakse nõuda nende hoidmist asjaomaste asutuste järelevalve või kontrolli all.
9. Käesolev leping ei mõjuta ELi liikmesriikide ja Katari vaheliste kehtivate tulu ja kapitali topeltmaksustamise vältimise lepingute sätteid.

ARTIKKEL 10

Kasutustasud

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

2. Mõlemad lepinguosaliselised tagavad, et kasutustasud, mida nende pädevad asutused või üksused võivad kehtestada teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes lennujaama, lennundusjulgestuse ning nendega seotud rajatiste ja teenuste kasutamise eest, välja arvatud artikli 8 lõikes 5 kirjeldatud teenuste eest võetavad tasud, ei ole ebaõiglaselt diskrimineerivad ning on kasutajakategooriate vahel võrdselt jaotatud. Sellised kasutustasud kajastavad ühist tasusüsteemi kohaldava(te)s lennujaamas või lennujaamades asjakohaste lennujaama ning lennundusjulgestuse rajatiste ja teenuste täielikku maksumust tasusid kehtestavatele pädevatele asutustele või organitele, kuid ei tohi seda ületada. Sellised kasutustasud võivad sisaldada mõistlikku tulu koos amortisatsioonikuludega. Rajatise ja teenuseid, mille eest kasutustasu võetakse, peab saama kasutada tõhusalt ja säästvalt. Igal juhul kohaldatakse selliseid kasutustasusid teise lepinguosalise lennuettevõtjate suhtes tingimustel, mis on sama soodsad kui tasude määramise ajal mis tahes teise lennuettevõtja suhtes kehtestatud tasude kõige soodsamad tingimused.

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

ARTIKKEL 11

Piletihinnad ja kaubatariifid

1. Lepinguosalised lubavad lepinguosaliste lennuettevõtjatel vaba ja ausa konkurentsi alusel vabalt piletihindu ja kaubatariife kehtestada.
2. Lepinguosalised võivad võrdsetel alustel nõuda mõlema lepinguosalise lennuettevõtjalt oma pädevate asutuste teavitamist lihtsustatud korras ja üksnes teabe saamise eesmärgil piletihindadest ja kaubatariifidest, mida need ettevõtjad pakuvad lepinguosaliste territooriumilt lähtuvate lendude eest. Lennuettevõtjalt võib kõnealust teavitust nõuda kõige varem piletihinna või kaubatariifi esialgse pakkumise ajal.

ARTIKKEL 12

Statistika

1. Lepinguosalised teevad ühiskomitee raames koostööd, et hõlbustada käesoleva lepingu alusel osutatavate lennuteenustega seotud statistilise teabe vahetamist.
2. Taotluse korral esitab lepinguosaline teisele lepinguosalisele võrdsetel alustel käesoleva lepingu kohase lennutranspordi kohta käivad kättesaadavad, mittekonfidentsiaalsed, tundlikku äriteavet mittesisaldavad ning mõlema lepinguosalise vastavate õigusnormidega ette nähtud statistilised andmed, mida võib põhjendatult nõuda.

II JAOTIS

ÕIGUSKOOSTÖÖ

ARTIKKEL 13

Lennundusohutus

1. Lepinguosalised kinnitavad uuesti tiheda koostöö olulisust lennundusohutuse valdkonnas. Seda silmas pidades teevad lepinguosalised veelgi koostööd õnnetusjuhtumite uurimisel, õigusnormide väljatöötamisel, ohutusteabe vahetamisel, võimalikul osalemisel teineteise järelevalvetegevuses või ühise järelevalvetegevuse elluviimisel ning ühiste projektide ja algatuste väljatöötamisel.
2. Ühe lepinguosalise väljastatud ja heaks kiidetud kehtivad lennukõlblikkuse sertifikaadid, pädevustunnistused ja load loetakse lennuteenuste osutamise eesmärgil kehtivaks ka teise lepinguosalise ja tema lennundusasutuste poolt, tingimusel et kõnealused tunnistused või load anti välja või kiideti heaks kooskõlas vähemalt asjaomaste rahvusvaheliste standarditega ning konventsiooniga kehtestatud lennuteenuste soovitatavate tavade ja menetlustega.

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

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

Teine lepinguosaline esitab 30 päeva jooksul parandusmeetmete kava, mis hõlmab ka rakendamise ajakava. Lepinguosaliselised lepivad parandusmeetmete kavas ja vastavas ajakavas kokku, enne kui neid rakendada hakatakse.

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

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

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

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

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

ARTIKKEL 14

Lennundusjulgestus

1. Lepinguosaliselised rõhutavad oma tahet tagada kõrgeima taseme lennundusjulgestuse standardid ning võivad vajaduse korral sel teemal tihedamalt suhelda ja teha täiendavat koostööd.
2. Lepinguosaliselised kinnitavad veel kord vastastikust kohustust kaitsta tsiviillennundust ebaseaduslike sekkumiste eest, eelkõige kohustusi, mis on sätestatud 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 Montrealis allkirjastatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsioon, 24. veebruaril 1988 Montrealis allkirjastatud protokollis ebaseaduslike vägivaldaaktide vastu võitlemise kohta rahvusvahelist lennuliiklust teenindavates lennujaamades ja 1. märtsil 1991 Montrealis allkirjastatud konventsioonis, mis käsitleb plastiliste lõhkeainete märkimist nende avastamiseks, kuivõrd lepinguosaliselised on nimetatud konventsioonide ja ka kõikide muude tsiviillennundusjulgestust käsitlevate konventsioonide ja protokollide osaliselised.
3. Taotluse korral annavad lepinguosaliselised teineteisele igakülgset abi, mis on vajalik tsiviillennunduse vastu suunatud ohtude korral, sealhulgas selleks, et ära hoida tsiviilõhusõiduki ebaseaduslikku hõivamist ja muid ebaseaduslike tegusid õhusõidukite ohutuse, nende reisijate ja meeskonna, lennujaamade ja navigatsiooniseadmete ohutuse vastu ning kõiki muid tsiviillennundusjulgestust ähvardavaid ohte.

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTIKKEL 15

Lennuliikluse korraldamine

1. Lepinguosalisel teevad koostööd aeronavigatsiooniteenustega seotud regulatiivsetes küsimustes, sealhulgas selliste teenuste üle järelevalve tegemisel. Nad tegelevad lennuliikluse korraldamisega seotud poliitiliste küsimustega, et optimeerida lennuliikluse üldist tõhusust, vähendada kulusid ja keskkonnamõju ning parandada süsteemide ohutust ja võimekust.
2. Lepinguosalisel innustavad oma pädevaid asutusi ja aeronavigatsiooniteenuste osutajaid koostalitluse valdkonnas koostööd tegema, et mõlema lepinguosalise süsteemi võimaluse korral veelgi integreerida ning seeläbi vähendada lennunduse keskkonnamõju, samuti asjakohasel juhul teavet jagama.
3. Lepinguosalisel edendavad oma aeronavigatsiooniteenuste osutajate koostööd, et vahetada lennuinfot ja kooskõlastada liiklusvooge eesmärgiga optimeerida lennuliikluse tõhusust ning parandada seega ressursside kasutamist, tagada prognoositavus, õigeaegsus ja teenuste järjepidevus.
4. Lepinguosalisel lepivad kokku teha koostööd moderniseerimisprogrammide alal, sealhulgas arendamise, kasutuselevõtu ja parimate tavade valdkonnas, et tagada majanduslik tasuvus, lennuliikluse korraldamine ja lennuväljadega seotud asjaomased aspektid, ning innustada vastastikust osalemist valideerimis- ja tutvustamistegevuses.

ARTIKKEL 16

Keskkond

1. Lepinguosaliselised toetavad keskkonna kaitsmise vajadust, soodustades lennunduse säästvat arengut. Lepinguosaliselised kavatsevad teha koostööd, et selgitada välja lennunduse keskkonnamõju.
2. Lepinguosaliselised tõdevad, et on tähtis teha koostööd, et kaaluda lennunduse keskkonnamõju ja seda minimeerida kooskõlas käesoleva lepingu eesmärkidega.
3. Lepinguosaliselised tunnistavad, et on oluline tegeleda kliimamuutuste probleemiga ja seetõttu piirata või vähendada riigisisese ja rahvusvahelise lennutranspordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet. Nad lepivad kokku teha selles valdkonnas koostööd, et töötada välja ja rakendada õigusnorme, sealhulgas rahvusvahelise lennunduse süsinikdioksiidiheite mõju korvamise ja vähendamise kava (CORSIA) väljatöötamiseks vajalikke rakendusnorme, ning käsitleda muid lennundussektorist pärit kasvuhoonegaaside heite vähendamise seisukohalt olulisi aspekte.
4. Lepinguosaliselised kohustuvad vahetama teavet ja pidama ekspertidega korrapärasest dialoogi, et tugevdada koostööd lennunduse keskkonnamõju vähendamisel, sealhulgas:
 - a) keskkonnahoidliku lennundustehnoloogiaga seotud teadus- ja arendustegevus;

- b) lennuliikluse korraldamisega seotud uuendused, et vähendada lennunduse keskkonnamõju;
- c) teadus- ja arendustegevus säästvate alternatiivkütuste leidmiseks lennunduses;
- d) teemadel, mis on seotud lennunduse keskkonnamõju ja kliimat mõjutavate lennundussektori heitkoguste vähendamisega, ning
- e) müra vähendamine ja seire, et vähendada lennunduse keskkonnamõju.

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

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

ARTIKKEL 17

Lennuettevõtja vastutus

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

ARTIKKEL 18

Tarbijakaitse

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

ARTIKKEL 19

Arvutipõhised ettetellimissüsteemid

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

4. Ühe lepinguosalise arvutipõhiste ettetellimissüsteemide omanikel ja käitajatel, kes täidavad nende olemasolul teise lepinguosalise asjaomaste õigusnormide nõudeid, on samasugune võimalus olla teise lepinguosalise territooriumil arvutipõhiste ettetellimissüsteemide omanikud kui kõigil teistel kõnealuse lepinguosalise turul tegutsevatel arvutipõhiste ettetellimissüsteemide omanikel ja käitajatel.

ARTIKKEL 20

Sotsiaalaspektid

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

2. Lepinguosalised tunnustavad kummagi lepinguosalise õigust tagada riigisisene töötajate kaitse sellisel tasemel, nagu ta peab vajalikuks, ning kooskõlas oma rahvusvaheliste kohustustega vastu võtta või muuta oma asjaomaseid seadusi ja poliitikastrateegiaid. Lepinguosalised tagavad, et nende vastavate õigusnormidega kehtestatud õigusi ja põhimõtteid ei kahjustata, vaid nende täitmine tagatakse tõhusalt.

3. Mõlemad lepinguosaliselid täiendavad neid seadusi ja poliitikastrateegiaid jätkuvalt kooskõlas oma rahvusvaheliste kohustustega ning püüavad tagada lennundussektoris töötajate kõrgetasemelise kaitse ja selle saavutamist soodustada. Lepinguosaliselid tunnistavad, et tööalaste aluspõhimõtete ja põhiõiguste rikkumist ei tohi tuua õigustuseks või muul viisil kasutada õiguspärase suhtelise eelise saamiseks ega kasutada kaitsemeetmena.
4. Lepinguosaliselid taaskinnitavad oma tahet austada, edendada ja tõhusalt rakendada tööalaseid aluspõhimõtteid ja põhiõigusi kooskõlas kohustustega, mis tulenevad nende Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) liikmesusest, ILO tööalaste aluspõhimõtete ja põhiõiguste deklaratsioonist ning selle järelmeetmetest, mis võeti vastu 1998. aastal rahvusvahelise töökonverentsi 86. istungil.
5. Lepinguosaliselid edendavad eesmärke, mis on seatud ILO inimväärse töö tegevuskavas ja ILO 2008. aasta deklaratsioonis sotsiaalselt õiglase globaliseerumise kohta, mis võeti vastu rahvusvahelise töökonverentsi 97. istungil.
6. Mõlemad lepinguosaliselid teevad kõik endast oleneva ILO põhikonventsioonide ratifitseerimiseks, kui nad seda veel teinud ei ole. Lepinguosaliselid kaaluvad ka ILO muude konventsioonide ratifitseerimist ning seega ka vastavate tsiviillennundussektori puhul asjakohaste rahvusvaheliste töö- ja sotsiaalnormide tõhusat rakendamist, võttes arvesse riigi olusid.
7. Mõlemad lepinguosaliselid võivad taotleda ühiskomitee kokkukutsumist, et arutada taotluse esitanud lepinguosaliselise arvates olulisi tööjõuküsimusi.

III JAOTIS

INSTITUTSIOONILISED JA LÕPPSÄTTED

ARTIKKEL 21

Tõlgendamine ja rakendamine

1. Lepinguosalised tagavad teineteisele käesolevas lepingus sätestatud õigused. Kui käesolevas lepingus on viidatud lepinguosalise lennuettevõtjatele antavatele õigustele, käsitatakse seda üksnes viitena sellele lepinguosalisele antavatele õigustele. Käesoleva lepingu ühegi osa eesmärk ei ole anda õigusi ega kehtestada kohustusi, mille ühe lepinguosalise kodanikud saavad teise lepinguosalise kohtutes otseselt vaidlustada.
2. Lepinguosalised võtavad asjakohaseid üld- või erimeetmeid, et tagada käesolevast lepingust tulenevate kohustuste täitmine.
3. Käesolevast lepingust tulenevaid õigusi kasutades võtavad lepinguosalised meetmeid, mis on nende meetmete eesmärke silmas pidades asjakohased ja proportsionaalsed.
4. Liikmesriigid hoiduvad kõigist meetmetest, mis kahjustaksid käesoleva lepingu eesmärkide saavutamist.

5. Mõlemad lepinguosalisel vastutavad oma territooriumil käesoleva lepingu nõuetekohase jõustamise eest.
6. Kui lepinguosaline kahtlustab, et käesolevat lepingut rikutakse, võib ta paluda teiselt lepinguosaliselt teavet ja abi. Sellise taotluse saamisel esitab teine lepinguosaline kogu vajaliku teabe ja osutab abi kooskõlas oma kohaldatavate õigusnormidega.
7. Käesoleva lepinguga ei välistata väljaspool ühiskomiteed toimuvaid lepinguosaliste pädevate asutuste konsultatsioone ega arutelusid, eelkõige lennutranspordi arendamise, lennundusjulgestuse, ohutuse, keskkonnakaitse, sotsiaalpoliitika, lennuliikluse korraldamise, lennundustaristu, konkurentsiküsimuste ja tarbijakaitse valdkonnas. Lepinguosalisel teatavad ühiskomiteele selliste konsultatsioonide ja arutelude tulemused, mis võivad mõjutada käesoleva lepingu tõlgendamist või kohaldamist.
8. Käesolevas lepingus viidatud lepinguosalistevahelise koostöö puhul, muu hulgas ärivõimaluste, lennundusjulgestuse, ohutuse, keskkonnakaitse, lennuliikluse korraldamise ja tarbijakaitse valdkonnas, püüavad lepinguosalisel jõuda ühise arusaamani ühismeetmete võtmiseks, et vastastikuse nõusoleku alusel käesolevat lepingut edasi arendada ja/või tõhustada selle toimimist asjaomastes valdkondades.

ARTIKKEL 22

Ühiskomitee

1. Lepinguosaliste esindajatest koosnev ühiskomitee vastutab lepingu haldamise eest ning tagab selle nõuetekohase rakendamise.
2. Ühiskomitee võtab vastu oma töökorra.
3. Ühiskomitee tuleb kokku vastavalt vajadusele, kuid vähemalt üks kord aastas. Ühiskomitee kokkukutsumist võivad igal ajal taotleda mõlemad lepinguosalised. Koosolek toimub esimesel võimalusel, kuid mitte hiljem kui kaks 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 lennutranspordiga seotud statistilist teavet;
 - b) esitab soovitusi ja võtab lepinguga ettenähtud juhtudel vastu otsuseid;
 - c) edendab koostööd, sealhulgas regulatiivsetes küsimustes;

- d) korraldab vajaduse korral konsultatsioone käesoleva lepingu kohaldamise või tõlgendamise küsimustes ning vajaduse korral lennutranspordiküsimustes, mida käsitletakse rahvusvahelistes organisatsioonides ja suhetes kolmandate riikidega, kaaludes muu hulgas ühise käsitlemise kasutuselevõtmist;
 - e) kaalub võimalikke valdkondi, millega võiks käesolevat lepingut täiendada, sealhulgas soovitusi selle muutmiseks või kolmandate riikide lepinguga ühinemise kohta.
5. Lepinguosalised võtavad ühiskomitee soovitused ja otsused vastu konsensuse alusel. Ühiskomitee otsused on lepinguosaliste jaoks siduvad.

ARTIKKEL 23

Vaidluste lahendamine ja vahekohus

1. Ilma et see piiraks artikli 4 kohaldamist, võivad lepinguosalised 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 lepinguosalist oma kavatsusest kirjalikult ja taotleb konsultatsioonideks ühiskomitee koosoleku korraldamist.
3. Kui ühiskomitee koosolek ei toimu kahe kuu jooksul alates lõikes 2 osutatud taotluse kättesaamisest või lepinguosaliste kokku lepitud kuupäevaks või kui vaidlust ei lahendata ühiskomitees kuue kuu jooksul alates kõnealuse taotluse esitamisest, võidakse vaidlus lepinguosaliste kokkuleppel esitada lahendamiseks mõnele isikule või asutusele. Kui lepinguosalisel ei saavuta kahepoolset kokkulepet esitada vaidlus lahendamiseks mõnele isikule või asutusele, esitatakse see kummagi lepinguosalise taotlusel lahendamiseks vahekohtule.
4. Olenemata lõikest 2 võidakse vaidlus viivitamata esitada lahendamiseks mõnele isikule, asutusele või vahekohtule, kui üks lepingosaline on võtnud meetmeid teise lepinguosalise lennurettevõtjale lennutegevusloa ja tehnilise loa andmisest keeldumiseks, loa tühistamiseks, peatamiseks, sellele tingimuste kehtestamiseks või selle piiramiseks.
5. Vaidluse vahekohtule edastamise taotluse esitab lepingosaline (edaspidi „algatav lepingosaline“) kirjalikult teisele lepinguosalisele (edaspidi „kostev lepingosaline“). Algatav lepingosaline esitab taotluses lahendamist vajavad küsimused, kirjeldab kõnealust meedet ja selgitab põhjuseid, miks selline meede tema arvates lepingu sätetele ei vasta.

6. Kui algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline ei ole kokku leppinud teisiti, on vahekohus kolmest vahekohtunikust koosnev kohus, mis moodustatakse järgmiselt:
- a) 60 päeva jooksul pärast vahekohtutaotluse saamist nimetavad nii algatav lepinguosaline kui ka kostev lepinguosaline kumbki ühe vahekohtuniku. 30 päeva jooksul pärast mõlema vahekohtuniku nimetamist määravad algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline kokkuleppel kolmanda vahekohtuniku, kellest saab vahekohtu eesistuja;
 - b) kui algatav lepinguosaline või kostev lepinguosaline ei suuda vahekohtunikku nimetada või kui kolmandat vahekohtunikku ei määrata vastavalt punktile a, võib algatav lepinguosaline või kostev lepinguosaline paluda ICAO nõukogu presidendil 30 päeva jooksul palve saamisest määrata vajalik vahekohtunik või vahekohtunikud. Kui ICAO nõukogu president on Katari või ELi liikmesriigi kodanik, palutakse vahekohtunik(ud) määrata ICAO nõukogu kõige vanemal asepresidendil, kes ei ole Katari ega ELi liikmesriigi kodanik.
7. Vahekohtu moodustamise kuupäevaks on päev, mil viimane kolmest vahekohtunikust nõustub oma ametissenimetamisega.
8. Menetlus toimub töökorra alusel, mille ühiskomitee võtab vastu niipea kui võimalik kooskõlas käesoleva artikli sätete ning artikli 22 lõike 4 punktiga b ja artikli 22 lõikega 5. Kuni ühiskomitee ei ole töökorda vastu võtnud, kehtestab vahekohus oma menetluskorra.

9. Algatava lepinguosalise taotlusel võib vahekohus, kes ei ole veel lõplikku otsust teinud, anda algatavale lepinguosalisele õiguse võtta olukorra leevendamiseks ajutisi meetmeid või paluda kostval lepinguosalisel võtta ajutisi meetmeid.
10. Hiljemalt 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 tähtjast 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 120 päeva pärast vahekohtu moodustamise kuupäeva.
11. Algatav lepinguosaline või kostev lepinguosaline võib 14 päeva jooksul pärast vahearuande avaldamist esitada vahekohtule kirjaliku taotluse vahearuande konkreetsete aspektide läbivaatamiseks. Pärast algatava lepinguosalise ja kostva lepinguosalise poolt vahearuande kohta esitatud kirjalike märkuste arvessevõtmist võib vahekohus oma aruannet muuta ja 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 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 otsust teatavaks hiljem kui 150 päeva pärast vahekohtu moodustamise kuupäeva.

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

14. Algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline võivad esitada taotlusi vahekohtu lõppotsuse selgitamiseks kümne päeva jooksul otsuse avaldamisest. Selgitused esitatakse 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 60 päeva jooksul alates vahekohtu lõppotsuse teatavaks tegemisest, võib teine lepinguosaline peatada käesolevast lepingust tulenevate võrreldavate eeliste kohaldamise seni, kuni vastutav lepinguosaline on vahekohtu lõppotsuse täitnud või kuni algatav lepinguosaline ja kostev lepinguosaline on jõudnud vastastikusel kokkuleppel mõlemat poolt rahuldava lahenduseni.

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

ARTIKKEL 24

Seos muude lepingutega

1. Käesolev leping peatab lepinguosaliste vahel varem kehtinud samateemalised lepingud ja kokkulepped kooskõlas lõigetega 2 ja 7, välja arvatud juhul, kui käesolev leping lõpetatakse.
2. ELi mõne liikmesriigi ja Katari vahelise varasema lennuteenuste lepingu või kokkuleppe sätteid, mis käsitlevad käesoleva lepingu artiklites 2, 3, 8 ja 11 käsitletud teemasid, kehtivad käesoleva lepingu raames edasi, kui need on asjaomaste lennutevõtjate jaoks soodsamad ja/või paindlikumad. Kõik asjaomase ELi liikmesriigi lennutevõtjatele nende sätete alusel kohalduvad õigused ja eelised kehtivad kõigile liidu lennutevõtjatele.
3. Lõike 2 kohaldamisel lahendatakse lepinguosaliste vaidlused selle üle, kas lepinguosaliste vahel varem kehtinud lepingute või kokkulepete sätteid või korraldused on soodsamad ja/või paindlikumad, artikliga 23 ette nähtud vaidluste lahendamise mehhanismi raames.

4. Mis tahes täiendavate liiklusõiguste suhtes, mille Katar ja ELi liikmesriik võivad olla teineteisele taganud, kohaldatakse pärast käesoleva lepingu jõustumist käesolevat lepingut ning need kehtivad ühtmoodi kõigile liidu lennuettevõtjatele. Sellistest kokkulepetest teavitatakse kohe ühiskomiteed.
5. Ühiskomitee koostab informatiivse loendi lõigetes 2 ja 4 osutatud liiklusõiguste alastest sätetest ja kokkulepetest ning hoiab seda ajakohasena.
6. Kui lepinguosalisel ühinevad mõne mitmepoolse lepinguga või kiidavad heaks ICAO lennutranspordialase otsuse, milles käsitletakse käesoleva lepinguga hõlmatud küsimusi, peavad nad ühiskomitees nõu, et teha kindlaks, kas käesolevat lepingut tuleks selliste sündmuste arvessevõtmiseks muuta.
7. Käesolev leping ei mõjuta mingil viisil ELi liikmesriikide ja Katari vaheliste selliste kehtivate ja tulevaste lepingute kehtivust ja kohaldamist, mis käsitlevad nende suveräänsete õiguste alla kuuluvaid territooriume, mida ei hõlma käesoleva lepingu artiklis 1 esitatud „territooriumi“ määratlus.

ARTIKKEL 25

Muutmine

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

ARTIKKEL 26

Liidu uute liikmesriikide ühinemine

1. Käesoleva lepinguga võivad ühineda riigid, kellest saavad ELi liikmesriigid pärast käesoleva lepingu allkirjastamise kuupäeva.
2. Sel juhul on liidu liikmesriigi käesoleva lepinguga ühinemise kinnituseks ühinemiskirja hoiuleandmine Euroopa Liidu Nõukogu peasekretärile, kes teavitab kõnealusest ühinemiskirja hoiuleandmisest ja selle kuupäevast Katarit. Liidu liikmesriigi ühinemine jõustub 30 päeva möödumisel ühinemiskirja hoiuleandmisest.

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

ARTIKKEL 27

Lõpetamine

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

ARTIKKEL 28

Lepingu registreerimine

Käesolev leping ja kõik selle muudatused registreeritakse ICAOs kooskõlas konventsiooni artikliga 83 ja Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni sekretariaadis kooskõlas Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni põhikirja artikliga 102.

ARTIKKEL 29

Jõustumine, ajutine kohaldamine ja hoiulevõtmine

1. Käesolev leping jõustub selle kuu esimesel päeval, mis järgneb kuule, mil lepinguosalisel on üksteisele teatanud käesoleva lepingu jõustumiseks vajalike sise menetluste lõpuleviimisest.
2. Lõike 1 kohaldamisel esitab Katar teate Euroopa Liidu Nõukogu peasekretärile ning Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär esitab diplomaatiliste kanalite kaudu Katarile liidu ja liikmesriikide teate.
3. Olenemata lõikest 1 kohaldavad lepinguosalisel käesolevat lepingut ajutiselt kooskõlas mõlema lepinguosalise sisemenetluste ja/või õigusaktidega (nagu see on kohaldatav) alates lepingu allkirjastamise kuupäevast.
4. Lepingu hoiulevõtjaks on Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär.

ARTIKKEL 30

Autentsed tekstid

Käesolev leping on koostatud kahes eksemplaris bulgaaria, eesti, hispaania, hollandi, horvaadi, iiri, inglise, itaalia, kreeka, leedu, läti, malta, poola, portugali, prantsuse, rootsi, rumeenia, saksa, slovaki, sloveeni, soome, taani, tšehhi, ungari ja araabia keeles, kusjuures kõik tekstid on võrdselt autentsed.

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

SELLE KINNITUSEKS on nõuetekohaselt volitatud isikud käesolevale lepingule alla kirjutanud.

Koostatud ..., ...,

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

Katari Riigi nimel

ÜLEMINEKUSÄTTED

1. Olenemata käesoleva lepingu artikli 2 lõikest 2 kohaldatakse kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõiguste suhtes, mis kehtivad reisi-, kombineeritud ja kaubalendudele, ning viienda vabaduse liiklusõiguste suhtes, mis kehtivad kaubalendudele kindlaksmääratud lennuliinidel, käesolevas lisas esitatud üleminekusätteid.
2. Kataris asuvate punktide ning Belgias, Saksamaal, Prantsusmaal, Itaalias ja Madalmaades asuvate punktide vahel kehtivaid kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigusi liberaliseeritakse järk-järgult kooskõlas lõigetega 4–8.
3. Kaubalendude suhtes kehtivaid viienda vabaduse liiklusõigusi suurendatakse järk-järgult kooskõlas lõikega 9, et jõuda üleminekuperioodi lõpuks kokkulepitud lennuseduseni seitse korda nädalas.
4. Lõikes 2 osutatud lennuteenuste puhul ELi liikmesriikide territooriumile või nende territooriumilt on lepinguosaliste lennuettevõtjatel õigus alates käesoleva lepingu allkirjastamise kuupäevast rakendada kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõigusi vastavalt lõigete 7 ja 8 tabelites algse olukorrana esitatud lubatud nädalasele lennusedusele ja vastavatele marsruutidele.

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

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

7. Kolmanda ja neljanda vabaduse liiklusõiguste alusel osutatavate reisi- ja kombineeritud lendude puhul on lepinguosaliste lennuettevõtjatel õigus tegutseda järgmiste lennusedustega.
 - a) Kataris asuvate punktide ja Belgias asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse /kõikidest punktidesse	14	19	24	29	34	Piiranguteta

b) Kataris asuvate punktide ja Saksamaal asuvate punktide vahel ning vastupidi

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse/kõiki dest punktidest Kataris ja Frankfurdis	14	18	21	24	28	Piiranguteta
Kõikidesse punktidesse/kõiki dest punktidest Kataris ja Münchenis	14	18	21	24	28	Piiranguteta
Kõikidesse muudesse punktidesse/kõiki dest muudest punktidest	7	11	14	17	21	Piiranguteta

c) Kataris asuvate punktide ja Prantsusmaal asuvate punktide vahel ning vastupidi

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

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

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse/kõiki dest punktidest	81	84	84	89	92	Piiranguteta

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

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse/kõiki dest punktidest Kataris ja Amsterdams	10	12	14	14	17	Piiranguteta
Kõikidesse muudesse punktidesse/kõiki dest muudest punktidest	7	7	14	17	21	Piiranguteta

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

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

Lennumarsruudid	Algne olukord	Etapp 1	Etapp 2	Etapp 3	Etapp 4	Etapp 5
Kõikidesse punktidesse/kõiki dest punktidest	35	39	42	45	49	Piiranguteta

- b) Kataris asuvate punktide ja Saksamaal asuvate punktide vahel ning vastupidi

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

- c) Kataris asuvate punktide ja Prantsusmaal asuvate punktide vahel ning vastupidi

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

- d) Kataris asuvate punktide ja Itaalias asuvate punktide vahel ning vastupidi

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

- e) Kataris asuvate punktide ja Madalmaades asuvate punktide vahel ning vastupidi

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

9. Viienda vabaduse liiklusõiguste alusel tehtavate kaubalendude puhul on lepinguosaliste lennuettevõtjatel õigus alates käesoleva lepingu allkirjastamise kuupäevast kasutada lepingu artikli 2 lõike 2 punktis c nimetatud õigusi lennusagedusega kolm korda nädalas („algne olukord“) iga ELi liikmesriigi ja Katari vahel. Selle lennusageduse suhtes kehtivad järgmises tabelis esitatud etapid eesmärgiga jõuda lõpuks lennusageduseni kokku seitse korda nädalas. Etapp 1 jõustub IATA talvehooaja 2020/2021 esimesel päeval ning järgnevad etapid (etapid 2–4) vastavalt IATA talvehooegade 2021/2022, 2022/2023 ja 2023/2024 esimesel päeval.

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

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

VIIENDA VABADUSE LIIKLUSÕIGUSTE GEOGRAAFILINE KOHALDATAVUS
KAUBALENDUDE PUHUL

1. JAGU

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

Põhja-Ameerika

Kanada, Ameerika Ühendriigid, Mehhiko

Kariibi mere saared ja Bermuda

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

Kesk-Ameerika

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

Lõuna-Ameerika

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

2. JAGU

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

Lõuna-Aasia

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

Kesk-Aasia

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

Ida-Aasia

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

Kagu-Aasia

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

Aasia, Vaikse ookeani piirkond

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