



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 9 април 2021 г.
(OR. en)

Междуетноститутуционално досие:
2021/0083(NLE)

7666/21
ADD 1

AVIATION 69
RELEX 280
OC 7

ПРИДРУЖИТЕЛНО ПИСМО

От:	Генералния секретар на Европейската комисия, подписано от г-жа Martine DEPREZ, директор
Дата на получаване:	8 април 2021 г.
До:	Г-н Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, генерален секретар на Съвета на Европейския съюз
№ док. Ком.:	COM(2021) 157 final - ANNEX
Относно:	ПРИЛОЖЕНИЕ към предложение за Решение на Съвета за подписване, от името на Съюза, и временно прилагане на Споразумението за въздушен транспорт между Държавата Катар, от една страна, и Европейския съюз и неговите държави членки, от друга страна

Приложено се изпраща на делегациите документ COM(2021) 157 final - ANNEX.

Приложение: COM(2021) 157 final - ANNEX



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.4.2021 г.
COM(2021) 157 final

ANNEX 1

ПРИЛОЖЕНИЕ

към

предложение за Решение на Съвета

за подписване, от името на Съюза, и временно прилагане на Споразумението за въздушен транспорт между Държавата Катар, от една страна, и Европейския съюз и неговите държави членки, от друга страна

СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ
МЕЖДУ ДЪРЖАВАТА КАТАР,
ОТ ЕДНА СТРАНА,
И ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ И НЕГОВИТЕ ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ,
ОТ ДРУГА СТРАНА

СЪДЪРЖАНИЕ

ЧЛЕН 1: Определения

ДЯЛ I: ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 2: Предоставяне на права

ЧЛЕН 3: Оперативни лицензи

ЧЛЕН 4: Отказ, отмяна, временно прекратяване и ограничаване на оперативен лиценз

ЧЛЕН 5: Либерализиране на собствеността и контрола

ЧЛЕН 6: Спазване на законите и подзаконовите актове

ЧЛЕН 7: Лоялна конкуренция

ЧЛЕН 8: Търговски възможности

ЧЛЕН 9: Мита

ЧЛЕН 10: Потребителски такси

ЧЛЕН 11: Тарифи и такси

ЧЛЕН 12: Статистика

ДЯЛ II: РЕГУЛАТОРНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

ЧЛЕН 13: Безопасност на въздухоплаването

ЧЛЕН 14: Сигурност на въздухоплаването

ЧЛЕН 15: Управление на въздушното движение

ЧЛЕН 16: Околна среда

ЧЛЕН 17: Отговорност на въздушните превозвачи

ЧЛЕН 18: Защита на потребителите

ЧЛЕН 19: Компютърни системи за резервация

ЧЛЕН 20: Социални аспекти

ДЯЛ III: ИНСТИТУЦИОНАЛНИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 21: Тълкуване и изпълнение

ЧЛЕН 22: Съвместният комитет

ЧЛЕН 23: Уреждане на спорове и арбитраж

ЧЛЕН 24: Връзка с други споразумения

ЧЛЕН 25: Изменения

ЧЛЕН 26: Присъединяване на нови държави — членки на Европейския съюз

ЧЛЕН 27: Прекратяване

ЧЛЕН 28: Регистрация на споразумението

ЧЛЕН 29: Влизане в сила, временно прилагане и депозитар

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Преходни разпоредби

ПРИЛОЖЕНИЕ 2: Географска приложимост на правата за въздушно движение по петата свобода за изцяло товарни услуги

ДЪРЖАВАТА КАТАР (наричана по-долу „Катар“),

от една страна,
както и

КРАЛСТВО БЕЛГИЯ,

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ,

ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА,

КРАЛСТВО ДАНИЯ,

ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,

РЕПУБЛИКА ЕСТОНΙΑ,

ИРЛАНДИЯ,

РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ,

КРАЛСТВО ИСПАНИЯ,

ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА ХЪРВАТИЯ,

ИТАЛИАНСКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА КИПЪР,

РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ,

РЕПУБЛИКА ЛИТВА,

ВЕЛИКОТО ХЕРЦОГСТВО ЛЮКСЕМБУРГ,

УНГАРИЯ,

МАЛТА,

КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ,

РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ,

РЕПУБЛИКА ПОЛША,

ПОРТУГАЛСКАТА РЕПУБЛИКА,

РУМЪНИЯ,

РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,

СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА ФИНЛАНДИЯ,

КРАЛСТВО ШВЕЦИЯ,

като страни по Договора за Европейския съюз и Договора за функционирането на Европейския съюз (наричани по-долу заедно „Договорите за ЕС“) и държави — членки на Европейския съюз (наричани по-долу заедно „държавите — членки на ЕС“, или поотделно „държава — членка на ЕС“),

и ЕВРОПЕЙСКИЯТ СЪЮЗ,

от друга страна;

Катар и държавите — членки на ЕС, като страни по Конвенцията за международно

гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., съвместно с Европейския съюз;

КАТО ЖЕЛАЯТ да укрепят своите интереси по отношение на въздушния транспорт като средство за принос към по-тесните политически и икономически отношения между страните;

КАТО ОТЧИТАТ значението на въздушнотранспортните връзки за насърчаване на търговията, туризма, инвестициите и икономическото и социалното развитие;

КАТО ЖЕЛАЯТ да подобрят въздухоплавателните услуги и да насърчат система на международно въздухоплаване, която се основава на недискриминация и справедливи и равни възможности за конкуренция между въздушните превозвачи;

КАТО ЖЕЛАЯТ да осигурят най-висока степен на безопасност и сигурност на въздушния транспорт и като потвърждават своята дълбока загриженост по отношение на действията или заплахите срещу сигурността на въздухоплавателните средства, които застрашават безопасността на хора или имущество, влияят неблагоприятно на експлоатацията на въздухоплавателните средства и подкопават доверието на пътниците в безопасността на гражданското въздухоплаване;

КАТО ВЗЕМАТ ПОД ВНИМАНИЕ Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г.;

РЕШЕНИ да увеличат максимално потенциалните ползи от регулаторното сътрудничество;

КАТО ПРИЗНАВАТ важните потенциални ползи, които могат да бъдат извлечени от наличието на конкурентоспособни въздухоплавателни услуги и жизнеспособни сектори на дейност в областта на въздушнотранспортните услуги;

КАТО ЖЕЛАЯТ да насърчат лоялната конкуренция, като признават, че някои субсидии могат да повлияят неблагоприятно върху конкуренцията и могат да изложат на риск основните цели на настоящото споразумение, и като признават, че в отсъствието на равни условия за конкуренция за въздушните превозвачи потенциалните ползи не могат да бъдат реализирани;

КАТО ВЪЗНАМЕРЯВАТ да надграждат рамката на съществуващите споразумения и договорености между страните с цел предоставяне на достъп до пазари и увеличаване в максимална степен на ползите за пътниците, спедиторите, въздушните превозвачи и летищата, както и за техните служители, общности и други непряко облагодетелствани лица;

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ значението на защитата на околната среда при разработване и прилагане на международната политика в областта на въздухоплаването;

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ необходимостта от спешни действия за справяне с изменението на климата и от постоянно сътрудничество за намаляване на емисиите на парникови газове в сектора на въздухоплаването в съответствие с техните международни задължения по въпроса, включително инструменти на Международната организация (ИКАО);

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ значението на защитата на интересите на потребителите и сътрудничеството за постигане на високо равнище на защита на потребителите;

КАТО ОТЧИТАТ, че разширените търговски възможности нямат за цел да подкопаят трудовите или свързаните с труда стандарти на страните, и като потвърждават, че е важно да бъде отчетено въздействието на настоящото споразумение върху работната сила, трудовата заетост и условията на труд, както и ползите, които възникват при съчетаването на икономическите печалби от отворените конкурентни пазари и високите трудови стандарти;

КАТО ОТБЕЛЯЗВАТ желанието си да проучат начини за улесняване на по-добър достъп до капитали за сектора на въздушния транспорт с цел по-нататъшно развитие на въздушния транспорт;

КАТО ЖЕЛАЯТ да сключат споразумение за въздушен транспорт в допълнение към Конвенцията;

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

ЧЛЕН 1

Определения

За целите на настоящото споразумение, освен ако не е предвидено друго, понятието:

1. „споразумение“ означава настоящото споразумение, всички приложения към него и всички изменения, внесени в тях;
2. „въздушен транспорт“ означава превоз с въздухоплавателно средство на пътници, багажи, товари и поща, поотделно или заедно, предлаган на обществеността срещу възнаграждение или под наем, който включва редовни и нередовни (чартърни) въздухоплавателни услуги;
3. „определяне на националната принадлежност“ означава да се установи, че въздушен превозвач, желаещ да предоставя въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, отговаря на изискванията на член 3 от настоящото споразумение във връзка с неговата собственост, действителен контрол и основно място на стопанска дейност;
4. „компетентни органи“ означава правителствените агенции или организации, които отговарят за административните функции по настоящото споразумение;
5. „компютризирана система за резервация“ или „КСР“ означава компютризирана система, съдържаща, наред с другото, информация за разписания, свободни места и тарифи на повече от един въздушен превозвач, със или без специални механизми за правене на резервации или издаване на билети, доколкото всички или някои посочени услуги се предоставят на абонати. За целите на настоящото споразумение се приема, че понятието „КСР“ включва „глобалните системи за дистрибуция“ или „GDS“, доколкото те съдържат продукти на въздушния транспорт;
6. „Конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., и включва:
 - а) всяко изменение, което е влязло в сила съгласно член 94, буква а) от Конвенцията и е ратифицирано както от Катар, така и от държавата — членка на ЕС, или държавите — членки на ЕС, в зависимост от разглеждания въпрос; както и
 - б) всяко приложение към нея или всяко нейно изменение, прието съгласно член 90 от Конвенцията, доколкото даденото приложение или изменение е в сила в даден момент както за Катар, така и за държавата — членка на ЕС, или

държавите — членки на ЕС, в зависимост от разглеждания въпрос;

7. „дискриминация“ означава разграничаване от какъвто и да е вид без обективна обосновка;

8. „тарифи“ означава цените, заплащани на въздушните превозвачи или на техни представители, или на други продавачи на билети за въздушния превоз на пътници (включително за всеки друг вид транспорт във връзка с това), както и условията, при които тези цени са приложими, включително възнаграждението и условията, предлагани за посредничество и други допълнителни услуги;

9. „определяне на пригодността“ означава да се установи, че въздушен превозвач, желаещ да предоставя въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, има достатъчен финансов капацитет и адекватен управленски опит, за да извършва такива услуги, и че е готов да спазва законите, разпоредбите и изискванията, които уреждат предлагането на такива услуги;

10. „пълна себестойност“ означава разходите по предоставяне на услугата плюс разумна добавка за административните разходи;

11. „международен въздушен транспорт“ означава въздушен превоз, който преминава през въздушното пространство над територията на повече от една държава;

12. „страни“ означава, от една страна, Катар и от друга страна, Европейският съюз и неговите държави членки;

13. „основно място на стопанска дейност“ означава мястото на централата или седалището на въздушен превозвач на територията на страна, в която се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на въздушния превозвач, включително управлението на поддържането на летателната годност;

14. „такси“ означава цените, заплащани за въздушния превоз на товари (включително за всеки друг вид транспорт във връзка с това), както и условията, при които тези цени са приложими, включително заплащането и условията, предлагани за посредничество и други допълнителни услуги;

15. „самообслужване“ означава ситуация, при която ползвател на летището пряко предоставя на себе си една или повече категории наземно обслужване и не сключва договор под какъвто и да е вид с трета страна за предоставянето на такива услуги. За целите на това определение ползватели на летището не се считат помежду си за трети страни, когато:

а) един от тях притежава мажоритарен дял в друг, или

б) една самостоятелна структура притежава мажоритарен дял във всеки от тях;

16. „сериозни смущения в икономика на Катар или държава — членка на ЕС“ означава извънредна, временна (краткосрочна или дългосрочна) и значителна криза, която засяга цялата икономика на Катар или държава — членка на ЕС, а не конкретен регион или икономически сектор;

17. „спиране с нетърговска цел“ означава кацане с всякаква цел, различна от тази за качване или сваляне на пътници, багажи, товари и/или поща при въздушния транспорт;

18. „субсидия“ означава всяко финансово съдействие, оказано от правителството или друг публичен орган на всяко равнище, включително:

- i. пряко прехвърляне на средства и потенциално пряко прехвърляне на средства или пасиви;
- ii. отписването или несъбирането на приходи, които са дължими;
- iii. предоставянето на стоки или услуги, които не са част от общата инфраструктура, или купуването на стоки или услуги; или
- iv. заплащането на вноски във фондове или упълномощаването или възлагането на частна организация да изпълнява една или повече от функциите, посочени в подточки i), ii) и iii), които обикновено се упражняват от правителството или друг държавен орган и практиката не се отличава по същество от обичайно следваната от правителствата практика,

които са ограничени, *de jure* или *de facto*, до някои въздушни превозвачи и носят ползи за въздушния превозвач или превозвачи. Ако частен пазарен оператор би осъществил същата финансова намеса, воден от търговски съображения, това не се счита за полза, предоставена от финансовата намеса на правителствен или друг публичен орган.

19. За Държавата Катар, понятието „територия“ има значението, определено в член 2 от Конвенцията. За Европейския съюз и неговите държави членки понятието „територия“ означава сухоземната територия, вътрешните води и териториалните морета на държавите членки, към които се прилагат Договорът за Европейския съюз и Договорът за функционирането на Европейския съюз и при условията, определени в тези договори, както и въздушното пространство над тях;

20. „Потребителска такса“ означава таксата, наложена на въздушните превозвачи за предоставяне на летищни или аеронавигационни съоръжения и услуги, за летищни съоръжения и услуги, свързани с околната среда или с осигуряване на сигурността на въздухоплаването, включително свързаните с това услуги и съоръжения.

ДЯЛ I
ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 2

Предоставяне на права

Разписание на маршрутите

1. Всяка от страните разрешава на въздушните превозвачи на другата страна да обслужват маршрутите, посочени по-долу:

а) за въздушни превозвачи на Катар:

която и да е точка в Катар — която и да е междинна точка — която и да е точка в Европейския съюз — която и да е точка извън тези територии

б) за въздушните превозвачи на Европейския съюз:

която и да е точка в Европейския съюз — която и да е междинна точка — която и да е точка в Катар — която и да е точка извън тези територии

За целите на прилагането на разписанието на маршрутите по-горе:

„която и да е точка“ означава една или повече точки;

„която и да е точка в Европейския съюз“ означава една или повече точки в същата държава — членка на ЕС или в други държави — членки на ЕС, отделно или в комбинация, в какъвто и да било ред.

Права на въздушно движение

2. Всяка от страните предоставя на другата страна следните права за извършване на международен въздушен транспорт от въздушните превозвачи на другата страна на недискриминационна основа:

а) правото да прелита над нейната територия без кацане;

б) правото да извършва спирания на нейна територия с нетърговска цел;

в) правото да извършва редовни и нередовни пътнически, комбинирани и изцяло

товарни международни въздушни транспортни услуги:

i) за въздушни превозвачи на Катар — правото да предоставят международен въздушен транспорт между всяка точка в Катар и всяка точка в Европейския съюз с

А) права на въздушно движение по трета и четвърта свобода без ограничения на маршрутите, капацитета и/или честотите; както и

Б) права на въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги между Европейския съюз и точки извън територията му, изброени в приложение 2, раздел 1, при условие че упражняването на тези права на въздушно движение по пета свобода не надвишава честота от седем (7) полета седмично за всяка държава — членка на ЕС;

ii) за въздушни превозвачи на Европейския съюз — правото да предоставят международен въздушен транспорт между всяка точка в Европейския съюз и всяка точка в Катар с

А) права на въздушно движение по трета и четвърта свобода без ограничения на маршрутите, капацитета и/или честотите; както и

Б) права на въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги между Катар и точки извън територията му, изброени в приложение 2, раздел 2, при условие че упражняването на тези права на въздушно движение по пета свобода не надвишава честота от седем (7) полета седмично за всяка държава — членка на ЕС.

Упражняването на тези права на въздушно движение е предмет на преходните разпоредби, съдържащи се в приложение 1 към настоящото споразумение; както и

За да се избегнат евентуални съмнения, за онези държави — членки на ЕС, които в настоящите си двустранни споразумения и договорености за въздухоплавателни услуги са предвидили честота от седем (7) или по-малко седмични полета с права на въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги, общият брой седмични полети на разположение на превозвачи на двете страни в края на преходния период ще бъде седем (7).

г) другите права, определени в настоящото споразумение.

Оперативна гъвкавост

3. Въздушните превозвачи на всяка страна могат за който и да е полет или за всички полети и по свой избор по маршрутите, посочени в параграф 1 по-горе:

- а) да извършват полети в едната или в двете посоки;
- б) да комбинират полети с различни номера в едно въздухоплавателно средство;
- в) да обслужват междинни точки и точки извън териториите, както и точки на териториите на страните във всякакви комбинации и във всякаква последователност съгласно разпоредбите на параграф 2 по-горе;
- г) да пропускат спирания в някоя точка или точки;
- д) да прехвърлят превози от дадено свое въздухоплавателно средство на друго свое въздухоплавателно средство във всяка точка („change of gauge“ — смяна на самолета под един полетен номер);
- е) да правят престои в които и да е точки, независимо дали са във или извън територията на всяка една от страните;
- ж) да извършват транзитен превоз през територията на другата страна;
- з) да комбинират превози на едно и също въздухоплавателно средство, независимо откъде произхождат тези превози; както и
- и) да обслужват повече от една точка в същата държава — членка на ЕС, или в Катар, в рамките на един и същ полет („co-terminalisation“).

Оперативната гъвкавост, предвидена в букви а) — и) от настоящия параграф може да се упражнява без ограничения на посоката или на географското място, както и без да се губи правото за извършване на превоз, който е разрешен по настоящото споразумение, при условие че:

- i) полетите на въздушните превозвачи в Катар обслужват точка в Катар;
- ii) полетите на въздушните превозвачи в Европейския съюз обслужват точка в Европейския съюз.

4. Всяка страна разрешава на всеки въздушен превозвач на другата страна да определя честотата и капацитета на предлагания от него международен въздушен транспорт на базата на търговски съображения, продиктувани от пазара. В съответствие с това право нито една от страните не предприема едностранно ограничения на обема на превозите, честотата или периодичността на обслужване,

маршрутизацията, отправната точка и местоназначението на превоза или вида/видовете въздухоплавателни средства, експлоатирани от въздушните превозвачи на другата страна, освен по митнически, технически, оперативни, екологични и здравни причини или по причини, свързани с безопасността на управлението на въздушното движение, или ако в настоящото споразумение е предвидено друго.

5. Нищо от настоящото споразумение не се счита за предоставяне на въздушните превозвачи на:

- а) Катар на правото в която и да е държава — членка на ЕС, да приемат на борда пътници, багажи, товари и/или поща, превозвани срещу възнаграждение или при наемане и предназначени за друга точка в същата държава — членка на ЕС;
- б) Европейския съюз на правото в Катар да приемат на борда пътници, багажи, товари и/или поща, превозвани срещу възнаграждение и ли при наемане и предназначени за друга точка в Катар.

ЧЛЕН 3

Оперативни лицензи

1. При получаване на заявление за оперативен лиценз от въздушен превозвач на едната страна, компетентните органи на другата страна издават съответните оперативни лицензи и технически разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че:

- а) за въздушен превозвач на Катар:
 - i) основното място на стопанска дейност на въздушния превозвач е в Катар и той има валиден оперативен лиценз в съответствие със законодателството на Катар;
 - ii) действителният регулаторен контрол върху въздушния превозвач се упражнява и поддържа от Катар; както и
 - iii) въздушният превозвач се притежава пряко или чрез собственост на мажоритарния дял и се контролира действително от Катар и/или от негови граждани;

б) за въздушен превозвач на Европейския съюз:

i) въздушният превозвач е установен на територията на Европейския съюз съгласно Договорите за ЕС и притежава валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Европейския съюз;

ii) държавата — членка на ЕС, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, упражнява и поддържа действителен регулаторен контрол върху въздушния превозвач и компетентният орган е ясно определен; както и

iii) въздушният превозвач е притежаван пряко или чрез собственост върху мажоритарния дял или е действително контролиран от една или повече държави—членки на Европейския съюз, или на Европейската асоциация за свободна търговия, и/или граждани на тези държави;

в) спазват се разпоредбите, установени в членове 13 и 14 от настоящото споразумение; както и

г) въздушният превозвач отговаря на условията, предвидени в законите и подзаконовите актове, обичайно прилагани към извършването на международен въздушен транспорт от страната, която разглежда заявлението.

2. При издаването на оперативен лиценз и технически разрешения всяка от страните се отнася към всички превозвачи на другата страна без дискриминация.

3. При получаване на заявление за оперативен лиценз от страна на въздушен превозвач от едната страна, другата страна признава всяко регулаторно решение по отношение на годността и/или националната принадлежност, издадено от първата страна за този въздушен превозвач, така както би признала решение, издадено от компетентните органи на собствената си държава, и не предприема допълнителни проверки по тези въпроси, освен в случаите, предвидени в член 4, параграф 2 от настоящото споразумение. За да се избегнат евентуални съмнения, настоящият параграф не обхваща признаването на решения във връзка със сертификати или лицензи за безопасност, договорености за сигурност или застрахователно покритие.

ЧЛЕН 4

Отказ, отмяна, временно прекратяване и ограничаване на оперативен лиценз

1. Всяка от страните може да откаже, отмени, прекрати временно, наложи условия на или ограничи оперативните лицензи или техническите разрешения или по друг начин да откаже, прекрати временно, наложи условия или ограничи дейността на въздушен превозвач на другата страна, когато:

а) за въздушен превозвач на Катар:

i) основното място на стопанска дейност на въздушния превозвач не е в Катар или той не притежава валиден оперативен лиценз в съответствие със законодателството на Катар;

ii) действителният регулаторен контрол върху въздушния превозвач не се упражнява или поддържа от Катар; или

iii) въздушният превозвач не се притежава пряко или чрез собственост на мажоритарния дял и не се контролира действително от Катар и/или от негови граждани;

б) за въздушен превозвач на Европейския съюз:

i) въздушният превозвач не е установен на територията на Европейския съюз съгласно Договорите за ЕС или не притежава валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Европейския съюз;

ii) държавата — членка на ЕС, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, не упражнява или не поддържа действителен регулаторен контрол върху въздушния превозвач или съответният компетентен орган не е ясно определен; или

iii) въздушният превозвач не е притежаван пряко или чрез собственост върху мажоритарния дял или не е действително контролиран от една или повече държави—членки на Европейския съюз, или на Европейската асоциация за свободна търговия, и/или граждани на тези държави;

в) въздушният превозвач не изпълнява изискванията на законите и подзаконовите актове, посочени в член 6 от настоящото споразумение, и/или на законите и подзаконовите актове, обичайно прилагани към извършването на международен въздушен транспорт от страната, която разглежда заявлението.

2. Ако някоя от страните има достатъчно основания да смята, че въздушен

превозвач на другата страна се намира в някое от изложените в параграф 1 положения, тя може да поиска незабавни консултации с другата страна.

3. Такива консултации започват в най-кратки срокове, но не по-късно от тридесет (30) дни след получаването на такова искане. Ако в срок от тридесет (30) дни или друг договорен срок от началото на такива консултации не бъде постигнато удовлетворително споразумение или не бъдат предприети договорените коригиращи действия, това представлява основание за страната, поискала консултациите, да предприеме действия да откаже, отмени, временно прекрати, наложи условия или да ограничи оперативните лицензи или техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, за да гарантира спазването на разпоредбите на настоящия член.

4. Независимо от разпоредбите на параграф 3, по отношение на параграф 1, буква в) всяка от страните може да предприеме незабавни или спешни действия, ако извънредна ситуация изисква това, или за предотвратяване на по-нататъшно неспазване. За да се избегнат евентуални съмнения, продължаващо неспазване означава, че въпросът за неспазването вече е бил повдигнат между компетентните органи на страните.

ЧЛЕН 5

Либерализиране на собствеността и контрола

Страните признават потенциалните ползи от постепенното либерализиране на собствеността и контрола върху съответните си въздушни превозвачи. Страните се договарят да проучат в подходящ момент в рамките на съвместния комитет реципрочното либерализиране на собствеността и контрола върху въздушните превозвачи. В резултат на това проучване съвместният комитет може да препоръчва изменения на настоящото споразумение съгласно член 25 от настоящото споразумение.

ЧЛЕН 6

Спазване на законите и подзаконовите актове

1. При влизане, пребиваване или напускане на територията на едната страна законите и подзаконовите актове, свързани с достъпа до, дейността на или отпътуването от нейната територия от въздухоплавателни средства, извършващи международен въздушен транспорт, се спазват от въздушните превозвачи на другата страна.

2. При влизане, пребиваване или напускане на територията на едната страна нейните закони и подзаконови актове, свързани с достъпа до, дейността на или отпътуването от нейната територия на пътници, екипажи, багажи, товари и/или поща във въздухоплавателни средства (включително подзаконовите актове относно влизане, пропускателен режим, имиграция, паспорти, митници и карантина или, когато става дума за поща, подзаконовите актове за пощите), се спазват от самите пътници, екипажи, багажи, товари и/или поща на въздушните превозвачи на другата страна, или от тяхно име.

3. Страните разрешават на съответната си територия на въздушните превозвачи на другата страна да предприемат мерки, за да гарантират, че се превозват само лица с пътните документи, които се изискват за влизане или транзитно преминаване на територията на другата страна.

ЧЛЕН 7

Лоялна конкуренция

1. Страните се договарят въздушните им превозвачи да се ползват от справедливи и равни възможности да се конкурират в предоставянето на услуги за въздушен транспорт.

2. Страните:

- а) в съответните си юрисдикции и според съответните си вътрешни процедури, забраняват и, доколкото такива съществуват, премахват всички форми на дискриминация или нелоялни практики, които биха могли да повлияят неблагоприятно върху справедливите и равни възможности на въздушните превозвачи на другата страна да се конкурират при предоставянето на услуги за въздушен транспорт;
- б) не предоставят, нито разрешават субсидии за никой въздушен превозвач, ако тези субсидии се отразяват неблагоприятно върху справедливите и равни възможности на въздушните превозвачи на другата страна да се конкурират при предоставянето на услуги за въздушен транспорт.

3. Независимо от параграф 2, алинея б), може да се предоставя следното:

- а) подпомагане на въздушни превозвачи в затруднено положение или в несъстоятелност, ако:
 - і) подпомагането е обвързано с изискване за надежден план за

преструктуриране на основата на реалистични прогнози, за да се гарантира възвръщането на дългосрочната жизнеспособност на въздушния превозвач в затруднено положение или в несъстоятелност; както и

- ii) засегнатият въздушен превозвач, неговите инвеститори или акционери също дават значителен принос към разходите за преструктурирането;
- б) временна ликвидна подкрепа за въздушен превозвач в затруднено положение под формата на заеми или гаранции по заеми, ограничена до сумата, необходима единствено за да може съответният въздушен превозвач да продължи стопанската си дейност за времето, необходимо за изготвяне на план за преструктуриране или ликвидация;
- в) при условие че те са ограничени до минималните суми, необходими за постигане на тяхната цел и че последиците за предоставянето на услуги за въздушен транспорт са сведени до минимум:
 - i) субсидии за отстраняване на щети, причинени от природни бедствия;
 - ii) за Катар — субсидии за преодоляването на сериозни затруднения в икономиката; за Европейския съюз и неговите държави членки — субсидии за преодоляване на сериозни затруднения в икономиката на една или няколко държави — членки на ЕС;
- г) субсидии за въздушните превозвачи, натоварени с изпълнението на ясно определени задължения за обществена услуга, необходими за удовлетворяване на съществени транспортни нужди на населението, които не могат да бъдат удовлетворени само от пазарните сили, стига тези субсидии да са ограничени до разумно възнаграждение за предоставянето на съответните въздухоплавателни услуги.

4. Страните гарантират, че всеки от въздушните им превозвачи, който предоставя услуги за въздушен транспорт съгласно настоящото споразумение, публично оповестява, поне веднъж годишно, финансов доклад и съпътстващ финансов отчет, който е преминал външен одит съгласно международно признати стандарти за счетоводство и оповестяване на финансова информация на предприятия, например Международните стандарти за финансово отчитане; и че в случай, че някоя от страните предоставя субсидия, тази субсидия се посочва отделно във финансовия отчет.

5. По искане на всяка от страните, другата страна ѝ предоставя в срок от 30 дни (освен ако не е договорено друго) финансовите отчети и всяка друга обичайно налична информация, включително по въпроси от обхвата на параграф 4, която може да бъде мотивирано изисквана от другата страна, за да се удостовери, че се спазват разпоредбите на настоящия член. Представянето на такава информация, ако тя е

поверителна от търговска гледна точка, се третира поверително от изискващата страна.

6. Използвайки съответните си вътрешни процедури, всяка от страните изпълнява и прилага мерки, които ефективно забраняват и възпрепятстват техните въздушни превозвачи да:

- а) участват в съгласувани практики в резултат от изрично или мълчаливо споразумение или решение между конкуренти, което има за цел или резултат възпрепятстване, ограничаване или нарушаване на конкуренцията. Тази забрана може да бъде обявена за неприложима, когато такива споразумения, решения или практики допринасят за подобряване на предоставянето или дистрибуцията на услуги, или насърчават техническия или икономическия напредък, давайки на потребителите справедлив дял от получените ползи, и: i) не налагат на съответните дружества ограничения, които не са наложителни за постигането на тези цели; ii) не създават възможност за тези дружества за премахване на конкуренцията по отношение на съществена част от съответните услуги,
- б) злоупотребяват с господстващо положение по начин, който може да засегне въздушнотранспортните услуги до/от тази страна, и
- в) създават концентрации между въздушни превозвачи, които засягат съществено ефективната конкуренция, по-специално в резултат на установяване или засилване на господстващо положение.

7. Ако някоя от страните (наричана по-долу „действаща страна“) смята, че справедливите и равни възможности за конкуренция на нейните въздушни превозвачи са повлияни неблагоприятно от:

- а) дискриминация или нелоялни практики, забранени съгласно параграф 2, буква а);
- б) субсидия, забранена по силата на параграф 2, буква б), различна от изброените в параграф 3;
- в) неспазване на задълженията за прозрачност, определени в параграфи 4 и 5; или
- г) неспазване от другата страна на задълженията, определени в параграф 6;

тя може да пристъпи към действия съгласно параграфи 8—10.

8. Действащата страна подава писмено искане за консултации до другата страна, придружено с писмен доклад, съдържащ нейните констатации и материални доказателства. Консултациите започват в срок от тридесет (30) дни от получаване на искането, освен ако страните се договорят за друго. Консултации могат да бъдат

поискани чрез съвместния комитет.

9. Ако действащата страна и другата страна не успеят да постигнат съгласие по въпрос в срок от шестдесет (60) дни от започването на консултациите или друг период, договорен от тях или от съвместния комитет, действащата страна може да предприеме мерки по отношение на въздушните превозвачи, които са участвали в оспорваните действия или които са извели ползи от дискриминацията, нелоялните практики или субсидиите. Действащата страна уведомява другата страна писмено за мерките, които ще предприеме поне петнадесет (15) дни преди прилагането им.

10. Мерките, предприети по силата на предходния параграф, са подходящи, пропорционални и ограничени в обхвата и продължителността си до строго необходимото за смекчаване на вредите върху превозвачите на действащата страна и премахване на неоснователното предимство, получено от превозвачите, срещу които са насочени.

11. Всякакви действия и мерки, предприети съгласно параграф 9, не накърняват правото на всяка от страните да се позове на процедурата за уреждане на спорове, определена в член 23 от настоящото споразумение.

12. Когато въпроси, свързани с настоящия член, бъдат отнесени до процедурата за уреждане на спорове, посочена в член 23 от настоящото споразумение, сроковете, определени в параграфи 10, 11 и 12, се съкращават наполовина.

13. Нищо в настоящото споразумение не засяга, ограничава или застрашава по какъвто и да било начин компетенциите или правомощията на органите за защита на конкуренцията на страните или на съдилищата, които осъществяват съдебен контрол върху решенията на тези органи. Никое действие, предприето в съответствие с параграф 9 от настоящия член от някоя от страните, не накърнява никое евентуално действие или мярка, предприети от тези органи и съдилища, включително тези на действащата страна. Решенията на съдилищата, които осъществяват съдебен контрол върху действията и мерките на тези компетентни органи, са изключена от механизма за уреждане на спорове, посочен в член 23 от настоящото споразумение.

ЧЛЕН 8

Търговски възможности

Стопанска дейност

1. Страните приемат, че пречките пред стопанската дейност на търговските оператори ще възпрепятстват реализирането на ползите, които цели настоящото споразумение. Поради това страните се ангажират да започнат ефективен процес на реципрочна основа за отстраняване на пречките пред стопанската дейност на търговските оператори на двете страни там, където тези пречки могат да възпрепятстват търговските операции или да нарушат конкуренцията, или да попречат

на установяването на равни възможности за конкуренция.

2. Съвместният комитет съгласно член 22 от настоящото споразумение разработва процес на сътрудничество във връзка със стопанската дейност и търговските възможности; В съответствие с член 22 от настоящото споразумение всяка от страните може да поиска свикването на заседание на съвместния комитет, на което да се обсъди всеки въпрос, свързан с прилагането на настоящия член.

Представители на въздушните превозвачи

3. Въздушните превозвачи на всяка страна имат правото да поддържат свободно свои представителства и съоръжения на територията на другата страна, необходими за предоставяне на въздушен транспорт и за популяризиране и продажба на въздушнотранспортни услуги и свързани с това дейности, включително правото да продават и да издават всякакви билети и/или въздушни товарителници, както собствени, така и на всеки друг въздушен превозвач.

4. Въздушните превозвачи на всяка страна имат правото в съответствие със законите и подзаконовите актове на другата страна, свързани с влизане, пребиваване и трудова заетост, да доведат и поддържат на територията на другата страна управленски, търговски, технически, оперативен и друг специализиран персонал, необходим за предоставянето на въздушен транспорт. При необходимост двете страни улесняват и ускоряват издаването на разрешения за работа за персонала на представителствата в съответствие с настоящия параграф, включително за служители, които изпълняват временни задължения за период от не повече от деветдесет (90) дни, съгласно действащите закони и подзаконови актове. Въздушните превозвачи на всяка от страните могат да изберат свободно дали да работят със или без избран от тях генерален търговски представител на територията на другата страна.

Наземно обслужване

5. Във връзка с наземното обслужване на територията на другата страна всеки въздушен превозвач има:

- а) правото да извършва свое собствено наземно обслужване (самообслужване); или
- б) правото да избира измежду конкурентни доставчици, включително други въздушни превозвачи, които предоставят пълно или частично наземно обслужване, когато на такива доставчици е разрешен достъп до пазара въз основа на законите и подзаконовите актове на всяка договаряща страна и когато такива доставчици присъстват на пазара.

Правата съгласно букви а) и б) от настоящия параграф зависят единствено от специфични ограничения на наличното пространство или капацитета във връзка с необходимостта за поддържане на безопасно функциониране на летището. Когато такива ограничения спъват, предотвратяват или правят невъзможно самостоятелното обслужване и когато няма ефективна конкуренция между доставчиците на наземно обслужване, съответната страна гарантира, че всички такива услуги се предоставят на равна и подходяща основа на всички въздушни превозвачи; цените на такива услуги се определят въз основа на адекватни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

Разпределяне на слотове по летищата

6. Всяка от страните гарантира, че нейните разпоредби, насоки и процедури за разпределяне на слотове за летищата на нейна територия, се прилагат по прозрачен, ефективен, недискриминационен и своевременен начин.

Оперативни планове, програми и разписания

7. Уведомление за оперативни планове, програми или разписания за въздухоплавателни услуги, извършвани съгласно настоящото споразумение, може да бъде поискано от дадена страна само за сведение. Ако дадена страна поиска такова уведомяване, тя свежда до минимум административната тежест на изискванията и процедурите по уведомяване за посредниците в областта на въздушния транспорт и въздушните превозвачи на другата страна.

Продажби, местни разходи и прехвърляне на средства

8. Всеки въздушен превозвач на всяка от страните може да извършва продажба на въздушнотранспортни услуги и свързано с тях обслужване на територията на другата страна пряко и/или, по собствена преценка, чрез своите търговски агенти, други посредници, назначени от него, или посредством интернет или друг наличен канал. Всеки въздушен превозвач има право да продава такива транспортни услуги и свързано с тях обслужване, а всяко лице е свободно да купува такъв транспорт и свързано с него обслужване с валутата на съответната територия или срещу свободно конвертируема валута.

9. Въздушните превозвачи на всяка страна могат да заплащат местните разходи, включително, но не само, покупките на гориво, на територията на другата страна в местна валута. По своя преценка въздушните превозвачи на всяка страна могат да заплащат такива разходи на територията на другата страна в свободно конвертируема валута по пазарния обменен курс.

10. Всеки въздушен превозвач има право при поискване да обменя в свободно

конвертируема валута и да превежда местните приходи от територията на другата страна до държава по свой избор. Обменът на валута и преводите се разрешават съвременно и без ограничения или облагане с данъци по пазарния обменен курс, приложим за текущи операции и превод на валута на датата, на която превозвачът е подал първоначална заявка за извършване на превода, и не подлежат на други такси, освен обичайните такси, начислявани от банките за обмен на валута и преводи.

Договорености за маркетингово сътрудничество

11. При извършване или предлагане на услугите по настоящото споразумение всеки въздушен превозвач на всяка от страните може да сключи договорености за маркетингово сътрудничество, като споразумения за осигуряване на блок-места или за съвместно използване на кодове със:

- а) всеки въздушен превозвач или превозвачи на страните;
- б) всеки въздушен превозвач или превозвачи на трета държава; и/или
- в) всички наземни (сухопътни или морски) доставчици на транспортни услуги на която и да е държава;

при условие, че i) опериращият въздушен превозвач притежава съответните права на въздушно движение; ii) търговските превозвачи притежават съответните права за маршрути в разписанието на маршрутите; и iii) договореностите отговарят на нормативните изисквания, които обикновено се прилагат към подобни договорености.

12. При извършване или предлагане на услугите по настоящото споразумение всеки въздушен превозвач на всяка от страните може да сключи договорености за маркетингово сътрудничество, като споразумения за осигуряване на блок-места или за съвместно използване на кодове с превозвач, който предлага услуги в сектора на вътрешните услуги, ако i) става дума за част от международен маршрут и ii) договореностите отговарят на изискванията, обичайно прилагани към подобни договорености. За целите на настоящия параграф сектор на вътрешните услуги означава, ако осъществяващият услугата превозвач е превозвач на Европейския съюз — маршрут на територията на държава — членка на ЕС; а когато осъществяващият услугата превозвач е превозвач от Катар — маршрут на територията на Катар.

13. Когато продажбата на билети за пътнически транспортни услуги включва договорености за маркетингово сътрудничество, купувачът бива информиран на мястото на продажбата или при всички положения при регистрацията или преди качване на самолета, когато не е необходима регистрация при прекачване, кои оператори ще го превозват в отделните участъци от пътуването.

Интермодални услуги

14. Във връзка с превоза на пътници, доставчиците на наземен превоз не са обвързани с разпоредбите на законите и подзаконовите актове, уреждащи въздушния превоз на единственото основание, че такъв наземен превоз се предлага от въздушен превозвач от негово собствено име.

15. Независимо от останалите разпоредби на настоящото споразумение, въздушните превозвачи и непреките доставчици на товарен транспорт от страните имат разрешение да използват без ограничения във връзка с международния въздушен транспорт всякакъв вид наземен транспорт за товари към и от всяка точка на териториите на страните или в трети държави, включително транспорт към и от всички летища с митници и включително, където е приложимо, правото да превозват товари под митнически надзор съгласно приложимите закони и подзаконови актове. Такива товари, превозвани наземно или по въздуха, имат достъп до летищна митническа обработка и до помещенията, в която тя се извършва. Въздушните превозвачи могат да изберат да извършват собствен наземен транспорт или да го осигурят чрез договорености с други доставчици на наземен транспорт, включително наземен транспорт, извършван от други въздушни превозвачи и непреки доставчици на въздушен транспорт на товари. Такива интермодални товарни услуги могат да бъдат предлагани на единична фиксирана цена за комбинирания въздушен и наземен транспорт при условие, че спедиторите не се въвеждат в заблуда относно фактите, свързани с този транспорт.

Франчайз/Запазена марка

16. Въздушните превозвачи на всяка страна имат правото да сключват договорености за използване на франчайзинг или на запазена марка с компании, включително въздушни превозвачи, на всяка от страните или на трети държави, при условие че въздушните превозвачи имат съответните правомощия и отговарят на условията, предписани в обичайно прилаганите от страните към подобни договорености закони и подзаконови актове, и по-специално онези, които изискват разкриване на самоличността на въздушния превозвач, извършващ услугата.

Лизинг

17. Всяка от страните предоставя на въздушните превозвачи на другата страна правото да предлагат услуги по настоящото споразумение, като:

- а) използват въздухоплавателни средства, взети на лизинг без екипаж от който и да е лизингодател;
- б) използват въздухоплавателни средства, взети на лизинг с екипаж от други

въздушни превозвачи на същата страна, от която е лизингополучателят;

- в) използват въздухоплавателни средства, взети на лизинг с екипаж от въздушни превозвачи на държава, различна от страната на лизингополучателя, при условие че лизингът е оправдан въз основа на извънредни нужди, сезонния капацитет или оперативни затруднения на лизингополучателя, а продължителността на лизинга не надхвърля срока, който е строго необходим за удовлетворяване на тези нужди или преодоляване на тези затруднения.

Засегнатите страни могат да поискат лизинговите договорености да бъдат одобрени от техните компетентни органи с цел да се удостовери съответствието с условията, определени в настоящия параграф и с приложимите изисквания за безопасност и сигурност. Ако обаче някоя от страните изисква такова одобрение, тя полага усилия да ускори процедурите за одобрение и да сведе до минимум административната тежест за съответните въздушни превозвачи. За да се избегнат евентуални съмнения, разпоредбите на настоящия параграф не засягат законите и подзаконовите разпоредби на някоя от страните по отношение на лизинга на въздухоплавателни средства от въздушни превозвачи на тази страна.

ЧЛЕН 9

Мита

1. При пристигане на територията на едната страна на въздухоплавателните средства, експлоатирани за международен въздушен транспорт от въздушните превозвачи на другата страна, обичайното им оборудване, гориво, смазочни материали, консумативи за техническа поддръжка, наземно оборудване, резервни части (включително двигатели), безмитни стоки и провизии (включително, но не само, храни, напитки, тютюн и други продукти, предназначени за продажба или използване от пътниците в ограничени количества по време на полет), както и други артикули, предназначени или използвани единствено във връзка с експлоатирането или обслужването на въздухоплавателни средства, които извършват международни въздушни превози, се освобождават, на реципрочна основа и при условие че това оборудване и запаси остават на борда на въздухоплавателното средство, от всички ограничения за внос, данъци върху имуществото и капитала, мита, акцизи, такси за инспекции, ДДС и други подобни непреки данъци и сходни такси, които:

- а) се налагат от националните или местните власти или от Европейския съюз; и
- б) не се основават на стойността на предоставените услуги.

2. На реципрочна основа, с изключение на таксите на базата на разхода за

предоставена услуга, от данъците, налозите, митата и таксите по параграф 1 от настоящия член се освобождават:

- а) безмитните стоки и провизии на въздухоплавателното средство, взети на борда или доставени на територията на дадена страна в разумни размери, за ползване на борда на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата страна, които извършват международни въздушни превози, дори ако тези безмитни стоки и провизии са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;
- б) наземното оборудване и резервните части (включително двигатели), внесени в територията на едната страна, с цел обслужване, поддържане или ремонт на въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата страна, използвани за международен въздушен транспорт;
- в) горивото, смазочните материали и консумативите за техническо обслужване, внесени или доставени на територията на всяка от страните за използване във въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата страна, които извършват международен въздушен транспорт, дори ако тези консумативи са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;
- г) печатни материали, съгласно предвиденото в митническите закони на всяка от страните, внесени или доставени на територията на едната страна и взети на борда за използване на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата страна, които извършват международни въздушни превози, дори ако тези материали са предназначени за използване през част от пътуването, извършвано над тази територия; както и
- д) оборудване, свързано с безопасността и сигурността, което е предназначено за използване на летища и товарни терминали.

3. Нищо в настоящото споразумение не пречи на всяка от страните да налага данъци, налози, мита, тарифи или такси върху горивото, доставено на недискриминационна основа на нейна територия за ползване във въздухоплавателно средство на въздушен превозвач, опериращ между две точки на нейната територия.

4. Обичайното бордово оборудване, както и материалите, запасите и резервните части, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, обичайно държани на борда на въздухоплавателното средство, използвано от въздушен превозвач на една от страните, могат да бъдат разтоварвани на територията на другата страна само с одобрението на митническите органи на тази страна и може да се наложи да бъдат съхранявани под надзора или контрола на тези органи до момента, в който не бъдат реекспортирани или с тях не бъде разпоредено по друг начин съгласно митническите нормативни актове.

5. Освобождаванията, предвидени по настоящия член, могат да се предоставят също в случаите, когато въздушните превозвачи на едната страна са сключили договор с друг въздушен превозвач, който също така ползва изключения от другата страна, за наемане или прехвърляне на територията на другата страна на артикулите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член.

6. Нищо в настоящото споразумение не пречи на която и да е страна да налага данъци, налози, мита, тарифи и такси за стоки, продавани с цел различна от консумация, на пътниците на борда по време на част от въздухоплавателна услуга между две точки на нейна територия, на които е разрешено качване или слизване.

7. Багажът и товарите, които се намират под режим директен транзит през територията на някоя от страните, са освободени от данъци, мита, налози и други подобни такси, които не се основават на стойността на предоставената услуга.

8. Може да се изиска оборудването и запасите, посочени в параграфи 1 и 2 от настоящия член, да бъдат съхранявани под надзора или контрола на компетентните органи.

9. С настоящото споразумение не се изменят разпоредбите на съответните конвенции за избягване на двойното данъчно облагане на доходите и капиталите, които са в сила между някоя от държавите — членки на ЕС и Катар.

ЧЛЕН 10

Потребителски такси

1. Всяка от страните гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат наложени от нейните компетентни органи или ведомства, отговарящи за налагането на такси, на въздушни превозвачи на другата страна за аеронавигационно обслужване и за контрол на въздушното движение, са свързани с разходите и не са дискриминиращи. Във всеки случай всички тези потребителски такси се определят за въздушните превозвачи на другата страна при условия, които не са по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на който и да било друг въздушен превозвач.

2. Всяка от страните гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат наложени от нейните компетентни органи или ведомства, отговарящи за налагането на такси, на въздушни превозвачи на другата страна за използване на летищни съоръжения и услуги за гарантиране на сигурността на въздухоплаването и свързаните с това услуги и съоръжения, с изключение на таксите, начислени във връзка с услугите,

описани в член 8, параграф 5 от настоящото споразумение, не са несправедливо дискриминационни и са разпределени безпристрастно между категориите потребители. Тези такси отразяват, но не превишават, пълната себестойност за налагащите таксите компетентни органи или ведомства при предоставяне на подходящо летище и съоръжения и услуги за гарантиране на сигурност на въздухоплаването на летището или летищата, за които се прилага обща система за определяне на таксите. Тези такси могат да включват разумна възвръщаемост на активите след амортизационните отчисления. Съоръженията и услугите, за които се налагат потребителски такси, се предоставят на принципа на ефикасността и икономичността. Във всеки случай тези такси се прилагат за въздушните превозвачи на другата страна при условия, които не са по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на който и да било друг въздушен превозвач по време на прилагането на таксите.

3. Всяка страна задължава компетентните органи или ведомства, налагащи таксите на нейна територия, и въздушните превозвачи, които използват услугите и съоръженията, да предприемат консултации и да обменят такава информация, която да позволява прецизна преценка на разумността на таксите в съответствие с принципите, изложени в параграфи 1 и 2 от настоящия член. Компетентните органи или ведомства, налагащи таксите, уведомяват в разумен срок потребителите относно предложенията за промени в потребителските такси, с цел тези потребители да имат възможност да изразят своите гледни точки и да представят становища, преди да се направят промени.

ЧЛЕН 11

Тарифи и такси

1. Страните разрешават тарифите и таксите да се определят свободно от въздушните превозвачи на страните въз основа на свободна и лоялна конкуренция.

2. Всяка от страните може да изисква на недискриминационна основа въздушните превозвачи и на двете страни да уведомяват нейните въздухоплавателни органи за предлаганите от тях тарифи и такси за услуги, произлизащи от нейна територия, като това се извършва в опростен вид и служи само за сведение. Подобни уведомления не могат да се изискват от превозвача по-рано от първия ден на въвеждането на дадена тарифа или такса.

ЧЛЕН 12

Статистика

1. Страните си сътрудничат в рамките на съвместния комитет за улесняване на

обмена на статистическа информация, свързана с въздушния транспорт по настоящото споразумение.

2. При поискване всяка от страните предоставя на другата страна наличните неуповителни и нечувствителни от търговска гледна точка статистически данни във връзка с въздушния транспорт съгласно настоящото споразумение, както е предвидено в съответните закони и подзаконови актове на страните, на недискриминационна основа и в разумни рамки.

ДЯЛ II

РЕГУЛАТОРНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

ЧЛЕН 13

Безопасност на въздухоплаването

1. Страните потвърждават значението на тясното сътрудничество в областта на безопасността на въздухоплаването. В този контекст страните по целесъобразност задълбочават сътрудничеството си по отношение на разследването на произшествия, регулаторното развитие, обмена на информация за безопасността, евентуалното участие в надзорните дейности на другата страна или провеждането на съвместни надзорни дейности, както и разработването на съвместни проекти и инициативи.

2. Сертификати за летателна годност, свидетелства за правоспособност и лицензи, издадени или признати за валидни от една от страните и все още в сила, се признават за валидни от другата страна и нейните въздухоплавателни органи за целите на извършването на въздухоплавателни услуги, при условие че тези сертификати или лицензи са издадени или признати за валидни по силата на и при спазване най-малко на съответните международни стандарти и препоръчителни практики и процедури за аеронавигационно обслужване, установени съгласно Конвенцията.

3. Всяка страна може по всяко време да поиска консултации относно стандартите и изискванията за безопасност, поддържани и управлявани от другата страна в области, свързани с аеронавигационните съоръжения, полетните екипажи, въздухоплавателните средства и експлоатацията на въздухоплавателни средства. Такива консултации се провеждат в срок от тридесет (30) дни от датата на искането.

4. Ако след тези консултации отправилата искането страна констатира, че другата страна не поддържа и управлява ефективно стандарти и изисквания за безопасност в областите, посочени в параграф 3 от настоящия член, които са поне равностойни на минималните стандарти, установени съгласно Конвенцията, освен ако не е решено друго, тя уведомява другата страна за тези констатации.

Другата страна представя план за коригиращи действия в срок от тридесет (30) дни, който включва график за тяхното изпълнение. Планът за коригиращи действия и съответният график се одобряват от страните преди да бъдат приложени.

Ако другата страна не предприеме подходящи коригиращи действия в разумен срок, това представлява основание за отправилата искането страна да откаже, отмени, временно прекрати, наложи условия или да ограничи оперативните лицензи или техническите разрешения или по друг начин да откаже, отмени, временно прекрати,

наложи условия или да ограничи дейността на въздушен превозвач, който е под надзора на безопасността, упражняван от другата страна.

5. Всяка от страните приема, че всяко въздухоплавателно средство, експлоатирано от или от името на въздушен превозвач на всяка от страните, докато е на територията на другата страна, подлежи на наземни инспекции от компетентните органи на другата страна, за да се проверят както валидността на съответните документи на въздухоплавателното средство и тези на екипажа, така и видимото състояние на въздухоплавателното средство и неговото оборудване, при условие че такава проверка не води до неоправдано забавяне в експлоатацията на въздухоплавателното средство.

6. Ако някоя от страните след провеждането на наземна инспекция установи, че дадено въздухоплавателно средство или експлоатацията му не спазват минималните стандарти и процедури за аеронавигационно обслужване, установени съгласно Конвенцията, тази страна уведомява оператора на въздухоплавателното средство за констатираното неспазване и изисква подходящи коригиращи действия. Когато е целесъобразно, компетентните органи на другата страна, които са отговорни за надзора по безопасността на въздушния превозвач, експлоатиращ въздухоплавателното средство, могат да бъдат приканени да дадат съгласието си за коригиращите действия, предприети от оператора на въздухоплавателното средство. Независимо от това всяка от страните позволява достъп до резултатите от наземните инспекции, извършени при оператори на въздухоплавателни средства, които са под надзора за безопасност на другата страна.

7. Всяка от страните има правото да предприема незабавни действия, включително правото да отмени, временно да прекрати или да ограничи оперативните лицензи или техническите разрешения, или по друг начин да отмени, временно да прекрати или да ограничи дейността на въздушен превозвач на другата страна, ако стигне до заключението, че това е необходимо с оглед на непосредствена заплаха за безопасността на въздухоплаването. Страната, която предприема такива мерки, своевременно уведомява другата страна, като посочва мотивите за действията си.

8. Всяко действие на някоя от страните съгласно параграфи 4, 6 и 7 от настоящия член е необходимо и пропорционално на констатацията във връзка с безопасността и се преустановява веднага след като основанието за предприемането му престане да съществува.

ЧЛЕН 14

Сигурност на въздухоплаването

1. Страните подчертават своя ангажимент за постигане на най-високи равнища на стандартите за сигурност на въздухоплаването и по целесъобразност могат да

разширят диалога и сътрудничеството си в тази област.

2. Страните потвърждават още веднъж своите взаимни задължения да гарантират сигурността на гражданското въздухоплаване срещу актове на незаконна намеса, и по-специално задълженията по Конвенцията, Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., Протокола за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., и Конвенцията за маркиране на пластичните взривни вещества с цел тяхното откриване, подписана в Монреал на 1 март 1991 г., предвид това, че страните са страни по тези конвенции, както и всички други конвенции и протоколи, свързани със сигурността на гражданското въздухоплаване, по които и двете страни са страни.

3. При поискване страните си оказват взаимно цялото необходимо съдействие за отстраняване на всяка заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване, включително предотвратяването на действия за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства и други незаконни действия срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипаж, летищата и аеронавигационните съоръжения, както и всяка друга заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване.

4. Във взаимоотношенията си страните действат в съответствие с международните стандарти за сигурност на въздухоплаването и съответните препоръчителни практики, установени от ИКАО. Те изискват от авиационните оператори, регистрирани в техните регистри, от авиационните оператори, които имат основно място на дейност или постоянно местопребиваване на тяхна територия, и от операторите на летища на тяхна територия да действат поне в съответствие с такива разпоредби за авиационна сигурност.

5. Всяка страна гарантира, че са взети ефективни мерки в рамките на нейната територия за защита на гражданското въздухоплаване от актове на незаконна намеса, включително, но не само, проверка на пътниците и техния ръчен багаж, проверка на регистрирания багаж, проверка за сигурност на лицата, които не са пътници, включително на екипажа, и носените от тях вещи, проверка за сигурност на товарите, пощата, доставките на стоки, предназначени за полета и за летището, и контрол на достъпа до съоръженията за излитане и кацане и зоните с ограничен достъп. Тези мерки трябва да бъдат адаптирани, за да съответстват на нарасналите заплахи за сигурността на гражданското въздухоплаване. Всяка от страните е съгласна, че разпоредбите за сигурност, изисквани от другата страна във връзка с допускането до дейността в и напускането на нейната територия на въздухоплавателни средства трябва да бъдат спазвани.

6. При пълно зачитане и взаимно признаване на суверенитета всяка страна може

да приеме мерки за сигурност при влизане на нейна територия, както и извънредни мерки в отговор на конкретна заплаха за сигурността, които трябва да бъдат незабавно съобщени на другата страна. Всяка страна се отзовава положително на всички искания от другата страна за прилагане на разумни специални мерки за сигурност, като първата страна взема предвид мерките за сигурност, които вече се прилагат от другата страна, всички съображения на другата страна, както и възможните неблагоприятни последици за въздушния транспорт между страните. С изключение на случаите, когато не съществува разумна възможност поради спешност, всяка от страните предварително информира другата за всички специални мерки за сигурност, които възнамерява да въведе и които биха оказали значително финансово или оперативно въздействие върху въздухоплавателните услуги, предвидени в настоящото споразумение. Всяка от страните може да поиска свикване на заседание на съвместния комитет, спешно, ако е необходимо, за обсъждане на такива мерки за сигурност, както е предвидено в член 22 от настоящото споразумение.

7. Същевременно всяка страна признава, че нищо в настоящия член не ограничава възможността на друга страна да откаже влизане в нейна територия на полет или полети, които тя счита, че представляват заплаха за сигурността ѝ.

8. В случай че възникне инцидент или опасност от инцидент за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства или други незаконни действия срещу безопасността на въздухоплавателни средства, пътници, екипажи, летища или аеронавигационни съоръжения, страните си сътрудничат, като улесняват комуникациите и предприемат други целесъобразни мерки, предназначени за бързото и безопасно отстраняване на този инцидент или на тази опасност.

9. Всяка от страните взема всички мерки, които сметне за нужни, за да гарантира, че въздухоплавателно средство, намиращо се на земята на нейна територия, което е станало обект на незаконно завладяване или други действия на незаконна намеса, бива задържано на земя, освен ако неговото отпътуване се окаже необходимо в името на първостепенния дълг за защита на човешки живот. Когато е възможно, такива мерки се предприемат въз основа на взаимни консултации.

10. Ако една от страните има достатъчно основания да смята, че другата страна се е отклонила от разпоредбите на настоящия член, тя може да поиска незабавни консултации с другата страна. Тези консултации започват в срок от тридесет (30) дни от получаването на искането или в по-дълъг срок, ако такъв бъде договорен. Ако в срок от тридесет (30) дни или по-дълъг срок, договорен както е посочено по-горе, от началото на такива консултации не бъде постигнато удовлетворително споразумение, това представлява основание за страната, поискала консултациите, да предприеме действия да откаже, отмени, временно прекрати, наложи условия или да ограничи оперативните лицензи и техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, за да гарантира спазването на разпоредбите на настоящия член. Всяка от страните може да предприеме незабавни временни действия, ако извънредна ситуация изисква това, или за предотвратяване на по-нататъшно неспазване на разпоредбите на настоящия член.

11. Всяко действие, предприето в съответствие с настоящия член, е необходимо и пропорционално за предотвратяване на заплахата за сигурността и се преустановява, когато другата страна изпълни разпоредбите на настоящия член или когато това действие вече не е необходимо.

ЧЛЕН 15

Управление на въздушното движение

1. Страните си сътрудничат по регулаторни въпроси, засягащи аеронавигационното обслужване, включително надзора върху него. Те разглеждат всички въпроси на политиката, свързани с осъществяването на управлението на въздушното движение с цел оптимизиране на цялостната ефективност на полетите, намаляване на разходите, свеждане до минимум на въздействието върху околната среда и подобряване на безопасността и капацитета на системите.

2. Страните насърчават компетентните си органи и доставчиците на аеронавигационно обслужване да си сътрудничат по въпросите на оперативната съвместимост за по-нататъшно интегриране на системите на двете страни, където е възможно, за намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда и обмен на информация, където е уместно.

3. Страните насърчават сътрудничеството между доставчиците на аеронавигационно обслужване за обмен на полетни данни и координиране на потоците на въздушно движение за оптимизиране на ефективността на полетите с цел подобряване на използването на ресурсите и постигането на предвидимост, точност и непрекъснатост на услугите.

4. Страните се договарят да си сътрудничат по програми за модернизиране, включително за разработването, внедряването и най-добрите практики за икономическа ефективност, управление на въздушното движение и съответните аспекти, отнасящи се до летищата, и да насърчават участието на разменни начала в валидирането и демонстрационните дейности.

ЧЛЕН 16

Околна среда

1. Страните подкрепят необходимостта от опазване на околната среда, като насърчават устойчивото развитие на въздухоплаването. Страните възнамеряват да полагат съвместни усилия за определяне на проблемите, свързани с въздействието на въздухоплаването върху околната среда.

2. Страните признават значимостта на съвместната работа за установяване и намаляване до минимум на въздействието на въздухоплаването върху околната среда в съответствие с целите на настоящото споразумение.

3. Страните признават значението на борбата с изменението на климата, а оттам — и на ограничаването или намаляването на емисиите на парникови газове (ПГ), свързани с вътрешния и международния въздушен транспорт. Те се договарят да си сътрудничат по тези въпроси с оглед разработване и прилагане на инструменти, включително правила за прилагане за развитието на Схемата за компенсиране и намаляване на емисиите на въглероден диоксид в международното въздухоплаване (CORSIA) и всеки друг аспект от особено значение за проблемите с емисиите на ПГ в сектора на въздухоплаването.

4. Страните предприемат действия за обмен на информация и за редовен диалог между експерти с цел подобряване на сътрудничеството във връзка с въздействието на въздухоплаването върху околната среда, включително:

- а) относно научноизследователската и развойна дейност за екологично чисти авиационни технологии;
- б) относно нововъведенията в управлението на въздушното движение с цел намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда;
- в) относно научноизследователската и развойна дейност за алтернативни авиационни горива от възобновяеми източници;
- г) обмен на мнения по въпроси, свързани с въздействието на въздухоплаването върху околната среда и намаляване на емисиите от въздухоплаването, свързани с изменението на климата; както и
- д) ограничаване и контрол на шума с цел намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда.

5. В съответствие с многостранните си права и задължения по отношение на околната среда страните също така насърчават сътрудничеството, включително финансово и технологично, във връзка с мерките за намаляване на емисиите на парникови газове от международното въздухоплаване.

6. Страните признават необходимостта от предприемане на подходящи мерки с цел предотвратяване или преодоляване по друг начин на въздействието на въздушния транспорт върху околната среда, при условие че такива мерки напълно съответстват на техните права и задължения по международното право.

ЧЛЕН 17

Отговорност на въздушните превозвачи

Страните потвърждават още веднъж своите задължения съгласно Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, приета в Монреал на 28 май 1999 г. („Конвенцията от Монреал“).

ЧЛЕН 18

Защита на потребителите

Страните си сътрудничат с цел защита на интересите на потребителите в областта на въздушния транспорт. Целта на това сътрудничество е да се постигне високо равнище на защита на потребителите. За целта страните се консултират взаимно в рамките на съвместния комитет по въпроси относно интересите на потребителите, включително планираните мерки, за да постигнат по-силно сближаване в областта на нормативната уредба, доколкото това е възможно.

ЧЛЕН 19

Компютърни системи за резервация

1. Търговците на компютърни системи за резервация (наричани по-долу „КСР“), които осъществяват дейност на територията на едната страна, имат право да внасят, поддържат и предлагат свободно своите КСР на пътнически агенции или пътнически компании, чиято основна дейност е разпространение на продукти, свързани с пътуване, на територията на другата страна, при условие че КСР отговарят на съответните регулаторни изисквания на другата страна.

2. Страните отменят всички съществуващи изисквания, които биха попречили на

свободния достъп на КСР на една от страните до пазара на другата страна или биха ограничили по друг начин конкуренцията. Страните се въздържат да приемат такива изисквания в бъдеще.

3. Нито една от страните не налага и не позволява на своята територия налагането спрямо търговците на КСР от другата страна на изисквания по отношение на екраните на КСР, различни от наложените върху собствените им търговци на КСР или на всички други КСР, действащи на нейния пазар. Нито една от страните не пречатства сключването на споразумения между търговците на КСР, техните доставчици и техните абонати във връзка с обмена на информация за пътнически услуги и с улесненото показване на изчерпателна и безпристрастна информация на потребителите или с изпълнението на регулаторните изисквания за неутрално показване.

4. Собствениците и операторите на КСР от дадена страна, които отговарят на съответните регулаторни изисквания на другата страна, ако съществуват такива, имат същите възможности да притежават КСР на територията на другата страна, каквито и собствениците и операторите на всички други КСР, действащи на пазара на тази страна.

ЧЛЕН 20

Социални аспекти

1. Страните признават, че е важно да се вземе предвид въздействието на настоящото споразумение върху работната сила, трудовата заетост и условията на труд. Страните се съгласяват да си сътрудничат по трудовоправни въпроси в обхвата на настоящото споразумение, наред с другото, във връзка с въздействието върху трудовата заетост, основните трудови права, условията на труд, социалната закрила и социалния диалог.

2. Страните признават правото на всяка страна да установява свои собствени равнища на закрила на труда в национален план, които смята за целесъобразни, и да приема или да изменя съответно своето законодателство и политики в съответствие с международните си задължения. Страните гарантират, че правата и принципите на съответните им закони и подзаконови актове не се накърняват, а се прилагат ефективно.

3. Всяка от страните продължава да подобрява тези закони и политики в съответствие със своите международни задължения, и полага усилия за осигуряване и насърчаване на високи равнища на закрила на труда в сектора на въздухоплаването. Страните признават, че нарушаването на основните принципи и права в областта на труда не може да се използва като основание или по друг начин като законно сравнително предимство и че стандартите в областта на трудовата заетост следва да не

се използват за протекционистки цели.

4. Страните потвърждават ангажимента си в съответствие със задълженията им, произтичащи от членството в Международната организация на труда (МОТ) и Декларацията на МОТ за основните принципи и права при работа и механизма за нейното прилагане, приета от Международната конференция по труда на нейната 86-та сесия през 1998 г., спазват, насърчават и прилагат ефективно основните права и принципи при работа.

5. Страните популяризират целите, включени в Програмата за достоен труд на МОТ и Декларацията на МОТ за социалната справедливост за справедлива глобализация от 2008 г., приета от Международната конференция по труда на 97-мата ѝ сесия.

6. Всяка от страните се ангажира да положи максимални усилия за ратифициране, ако то все още не е извършено, на основните конвенции на МОТ. Страните също така ще разгледат ратифицирането на другите конвенции на МОТ, а оттам и ефективното прилагане на съответните международни стандарти в областта на трудовата заетост и социалните въпроси, които са от значение за сектора на гражданското въздухоплаване, като вземат под внимание националните си особености.

7. Всяка от страните може да поиска заседание на съвместния комитет, за да се занимае с трудовоправни въпроси, които изискващата страна счита за важни.

ДЯЛ III ИНСТИТУЦИОНАЛНИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 21

Тълкуване и изпълнение

1. Страните гарантират една спрямо друга правата, определени в настоящото споразумение. Всяко позоваване в настоящото споразумение на права, предоставени на въздушни превозвачи от дадена страна, се разбира само като позоваване на правата, предоставени на тази страна. Нищо в настоящото споразумение не може да се тълкува като предназначено да предостави права или да наложи задължения, на които граждани на някоя от страните да могат да се позоват пряко пред съдилищата на другата страна.

2. Страните предприемат всички подходящи мерки, общи или конкретни, за осигуряване изпълнението на задълженията, произтичащи от настоящото споразумение.

3. При упражняване на своите права съгласно настоящото споразумение страните предприемат мерки, които са подходящи и пропорционални на целите на тези мерки.

4. Страните се задължават да се въздържат от всякакви мерки, които биха могли да застрашат постигането на целите на настоящото споразумение.

5. Всяка страна носи отговорност на собствената си територия за правилното прилагане на настоящото споразумение.

6. Ако някоя от страните има опасения за евентуално нарушение на настоящото споразумение, тя може да поиска информация и съдействие от другата страна. При получаване на такова искане другата страна осигурява цялата необходима информация и съдействие съгласно приложимите си закони и подзаконови актове.

7. Настоящото споразумение не изключва консултации и обсъждане между компетентните органи на страните извън съвместния комитет, включително в областта на развитието на въздушното движение, сигурността, безопасността, околната среда, социалната политика, управлението на въздушното движение, авиационната инфраструктура, конкуренцията и защитата на потребителите. Страните уведомяват съвместния комитет за резултата от такива консултации и обсъждания, който може да окаже въздействие върху тълкуването или прилагането на настоящото споразумение.

8. Когато в настоящото споразумение се правят позовавания на сътрудничество между страните, включително, но не само, в областите на търговските възможности, сигурността, безопасността, околната среда, управлението на въздушното движение и защитата на потребителите, страните полагат усилия да намерят обща основа за съвместни действия за по-нататъшно развитие на настоящото споразумение и/или подобряване на неговото функциониране в съответните области на основата на взаимно съгласие.

ЧЛЕН 22

Съвместният комитет

1. Съвместен комитет, съставен от представители на страните, отговаря за надзора на администрирането на настоящото споразумение и гарантира неговото правилно прилагане.

2. Съвместният комитет приема правилник за дейността си.
3. Съвместният комитет заседава, както и когато е необходимо, и най-малко един път годишно. Всяка от страните може да поиска по всяко време свикването на заседание на съвместния комитет. Такова заседание започва на най-ранната възможна дата, но не по-късно от два (2) месеца от датата на получаване на искането, освен ако страните не се договорят за друго.
4. За целите на правилното прилагане на настоящото споразумение, съвместният комитет:
 - а) обменя информация, включително относно промени в законите, подзаконовите разпоредби и политиките на страните, които може да засегнат въздухоплавателните услуги, както и статистически данни във връзка с въздушния транспорт;
 - б) прави препоръки и взема решения в случаите, изрично предвидени в настоящото споразумение;
 - в) развива сътрудничеството, включително по регулаторни въпроси;
 - г) провежда консултации по всички въпроси, свързани с прилагането или тълкуването на настоящото споразумение, а също и, когато е уместно, по въпроси на въздушния транспорт, свързани с практиката на международните организации, с отношенията с трети държави и с многостранни споразумения, включително преценяване на възможността за възприемане на общ подход;
 - д) разглежда на потенциалните области за по-нататъшно развитие на настоящото споразумение, включително препоръки за изменения в него, свързани с присъединяването на трети държави към настоящото споразумение.
5. Препоръките и решенията на съвместния комитет се приемат с консенсус между страните. Решенията, взети от съвместния комитет, са обвързващи за страните.

ЧЛЕН 23

Уреждане на спорове и арбитраж

1. Без да се засяга член 4 от настоящото споразумение, всеки спор, свързан с прилагането или тълкуването на настоящото споразумение, може да бъде отнесен от страните по споразумението към механизма за уреждане на спорове, предвиден в

настоящия член.

2. Без да се засягат предишни консултации между страните по настоящото споразумение, ако някоя от страните желае да прибегне до механизма за уреждане на спорове, предвиден в настоящия член, тя уведомява другата страна писмено за това свое намерение и поисква заседание на Съвместния комитет за консултации.

3. Ако заседанието на съвместния комитет не се проведе в срок от два (2) месеца от датата на получаване на искането, посочено в предходния параграф, или до договорената от страните дата, или ако спорът не бъде уреден от съвместния комитет в срок от шест (6) месеца от датата на получаване на искането, спорът може да бъде отнесен за решение до лице или орган, за който страните се споразумеят. Ако страните не могат да постигнат взаимно съгласие за отнасяне на спора до лице или орган за решение, по искане на някоя от страните спорът се отнася за арбитраж.

4. Независимо от разпоредбите на параграф 2 от настоящия член, ако някоя от страните е предприела действия, с които отказва, отменя, временно прекратява или налага условия или ограничава оперативните лицензи или техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, спорът може незабавно да бъде отнесен до лице или орган за решение, или се отнася за арбитраж.

5. Искането за арбитраж се прави писмено от една от страните (наричана по-долу „страната ищец“) срещу другата страна (наричана по-долу „страната ответник“). В искането си страната ищец представя въпросите, които трябва да бъдат решени, описва оспорваната мярка и обяснява основанията, на които счита, че такава мярка е несъвместима с разпоредбите на настоящото споразумение.

6. Освен ако страната ищец и страната ответник не се договорят за друго, арбитражът се осъществява от арбитражен съд с трима арбитри, който се конституира, както следва:

а) в срок от шестдесет (60) дни след получаването на искане за арбитраж, страната ищец и страната ответник назначават по един арбитър. В срок от тридесет (30) дни след назначаването на тези двама арбитри страната ищец и страната ответник с общо съгласие назначават трети арбитър, който изпълнява функциите на председател на арбитражния съд;

б) Ако страната ищец или страната ответник не е назначила арбитър или ако третият арбитър не бъде назначен в съответствие с буква а) от настоящия параграф, страната ищец или страната ответник може да поиска от председателя на Съвета на ИКАО да назначи необходимия арбитър или необходимите арбитри в срок от тридесет (30) дни от датата на получаване на това искане. Ако председателят на Съвета е гражданин на Катар или на държава — членка на ЕС, назначението се извършва от най-високопоставения в йерархията заместник-председател на този Съвет, за когото не е поискан отвод на това основание.

7. Арбитражният съд се счита за сформиран на датата, на която последният от

тримата арбитри приеме назначението си.

8. Производството се провежда в съответствие с процедурния правилник, приет от съвместния комитет възможно най-рано, съгласно разпоредбите на настоящия член и в съответствие с член 22, параграф 4, буква б) и параграф 5 от настоящото споразумение. До приемането на процедурен правилник от съвместния комитет арбитражният съд определя свои собствени процедурни правила.

9. До излизане на окончателното му решение, по молба на страната ищец арбитражният съд може да ѝ разреши да приеме временни мерки за подпомагане или да поиска от страната ответник да приеме временни мерки за подпомагане.

10. Арбитражният съд представя на страната ищец и страната ответник междинен доклад, в който се излагат фактическите констатации, приложимостта на съответните разпоредби и основанията за всяко заключение и препоръка, които той прави, не по-късно от деветдесет (90) дни от датата на своето създаване. Когато счита, че този срок не може да бъде спазен, председателят на арбитражния съд уведомява страната ищец и страната ответник писмено, като излага причините за забавянето и датата, на която арбитражният съд планира да представи междинния си доклад. При никакви обстоятелства арбитражният съд не може да представи междинния доклад по-късно от сто и двадесет (120) дни след датата на създаването си.

11. Страната ищец или страната ответник може да представи писмено искане до арбитражния съд за преразглеждане на конкретни аспекти на междинния доклад в срок от четиринадесет (14) дни от неговото представяне. След разглеждане на всички писмени коментари на страната ищец и страната ответник относно междинния доклад, арбитражният съд може да внесе изменения в своя доклад и да направи евентуални допълнителни проучвания, каквито смята за уместни. Констатациите на окончателното решение на арбитражния съд включват достатъчно разглеждане на доводите, изложени на етапа на междинния доклад, и ясни отговори на въпросите и коментарите на страната ищец и страната ответник.

12. Арбитражният съд представя окончателното си решение на страната ищец и страната ответник в срок от сто и двадесет (120) дни от датата на своето създаване. Когато счита, че този срок не може да бъде спазен, председателят на арбитражния съд уведомява страната ищец и страната ответник писмено, като излага причините за забавянето и датата, на която арбитражният съд планира да представи решението си. При никакви обстоятелства арбитражният съд не може да представи решението си по-късно от сто и петдесет (150) дни след датата на създаването си.

13. Ако някоя от страните е предприела действия, с които отказва, отменя, временно прекратява или налага условия или ограничава оперативните лицензи или техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, или по искане на страната ищец или страната ответник арбитражният съд определи случая като спешен, съответните срокове, посочени в параграфи 10, 11 и 12 от настоящия член, се съкращават наполовина.

14. Страната ищец и страната ответник могат да подадат искания за пояснение на окончателното решение на арбитражния съд в срок от десет (10) дни след представянето му, като всички пояснения се представят в срок от петнадесет (15) дни

от такова искане.

15. Ако арбитражният съд реши, че е налице нарушение на настоящото споразумение и страната ответник не изпълни окончателното решение на арбитражния съд или не постигне споразумение с другата страна за взаимноприемливо решение в срок от шестдесет (60) дни след постановяване на окончателното решение на арбитражния съд, другата страна може да прекрати временно прилагането на съпоставими облаги, произтичащи от настоящото споразумение, докато страната ответник не изпълни окончателното решение на арбитражния съд или страната ищец и страната ответник не постигнат споразумение за взаимноприемливо решение.

16. Всяка от страните поема разноските, присъдени ѝ от арбитража. Другите разноски на арбитражния съд се поделят поравно между страните.

ЧЛЕН 24

Връзка с други споразумения

1. Настоящото споразумение временно прекратява предходните споразумения и договорености по същия предмет между страните съгласно разпоредбите на параграфи 2 и 7 от настоящия член, освен ако настоящото споразумение се прекрати.

2. Разпоредбите на предходно споразумение за въздухоплавателни услуги между държава — членка на ЕС и Катар относно въпросите, обхвати от членове 2, 3, 8 и 11 от настоящото споразумение, продължават да се прилагат като част от настоящото споразумение, когато те са по-благоприятни и/или гъвкави за съответните въздушни превозвачи. Всички права и предимства, с които се ползват въздушните превозвачи на съответната държава — членка на ЕС съгласно тези разпоредби, се прилагат към всички превозвачи от Европейския съюз.

3. За целите на предходния параграф, всеки спор между страните дали разпоредбите или третирането съгласно предишни споразумения или договорености между страните са по-благоприятни и/или гъвкави, се урежда по механизма за уреждане на спорове, предвиден в член 23 от настоящото споразумение.

4. Всички допълнителни права за въздушно движение, които след влизането в сила на настоящото споразумение могат да бъдат предоставяни от Катар на държава — членка на ЕС или обратно, са предмет на настоящото споразумение и няма да се прилага дискриминация между въздушните превозвачи на Европейския съюз. Тези договорености се съобщават незабавно на съвместния комитет.

5. Съвместният комитет изготвя и поддържа актуализиран списък на разпоредбите и договореностите относно правата за въздушно движение, посочени в параграфи 2 и 4 от настоящия член.

6. Ако страните станат страни по многостранно споразумение или одобрят решение, прието от ИКАО в областта на въздушния транспорт, в което се разглеждат въпроси, обхванати от настоящото споразумение, те се консултират своевременно в съвместния комитет съгласно член 22 от настоящото споразумение, за да установят дали то следва да бъде преразгледано, за да бъдат взети предвид тези обстоятелства.

7. Нищо в настоящото споразумение не засяга валидността и прилагането на съществуващи и бъдещи споразумения между държавите — членки на ЕС, и Катар по отношение на територии под съответния им суверенитет, които не са обхванати от определението за „територия“ в член 1 от настоящото споразумение.

ЧЛЕН 25

Изменения

Всички изменения на настоящото споразумение могат да бъдат съгласувани от двете страни след консултации, проведени в съответствие с член 22 от него. Измененията влизат в сила съгласно условията на член 29 от настоящото споразумение.

ЧЛЕН 26

Присъединяване на нови държави — членки на Европейския съюз

1. Настоящото споразумение е открито за присъединяване за всички държави, които са станали държави — членки на ЕС след датата на подписването му.

2. В такъв случай присъединяването на тази държава — членка на Европейския съюз към споразумението се осъществява чрез депозиране на инструмент за присъединяване при генералния секретар на Съвета на Европейския съюз, който уведомява Катар за депозирането на инструмента на присъединяване и датата му. Присъединяването на тази държава — членка на Европейския съюз влиза в сила на 30-ия ден след датата на депозиране на инструмента за присъединяване.

3. параграфи 1, 2, 3 и 7 от член 24 от настоящото споразумение се прилагат според обстоятелствата към съществуващите споразумения и спогодби, които са в сила към момента на присъединяването на държава — членка на Европейския съюз към споразумението.

ЧЛЕН 27

Прекратяване

Всяка страна може по всяко време да изпрати по дипломатически път писмено известие на другата страна за решението си да прекрати настоящото споразумение. Такова известие се изпраща едновременно до ИКАО и до Секретариата на ООН. Настоящото споразумение прекратява действието си в полунощ по Гринуич в края на летателния сезон на Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA), който е в сила една (1) година след датата на писменото известие за прекратяване, освен ако известието за прекратяване не бъде оттеглено посредством споразумение между страните преди изтичането на този срок.

ЧЛЕН 28

Регистрация на споразумението

Настоящото споразумение и всички негови изменения се регистрират в ИКАО в съответствие с член 83 от Конвенцията и в Секретариата на ООН в съответствие с член 102 от Устава на ООН.

ЧЛЕН 29

Влизане в сила, временно прилагане и депозитар

1. Настоящото споразумение влиза в сила на първия ден от втория месец, следващ месеца, в който страните са се уведомили взаимно за приключването на необходимите за целта правни процедури.
2. За целите на параграф 1, Катар уведомява генералния секретар на Съвета на Европейския съюз, и генералният секретар на Съвета на Европейския съюз уведомява Катар по дипломатически път.
3. Независимо от разпоредбите на параграф 1 от настоящия член, страните прилагат временно настоящото споразумение в съответствие със своите вътрешни процедури и/или национално законодателство, според случая, от датата на подписване на настоящото споразумение.

4. Генералният секретар на Съвета на Европейския съюз изпълнява функцията на депозитар за настоящото споразумение.

В ПОТВЪРЖДЕНИЕ НА КОЕТО долуподписаните надлежно упълномощени лица подписаха настоящото споразумение.

Съставено в [...] на [...] г., в два екземпляра на английски, арабски, български, гръцки, датски, естонски, ирландски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, хърватски, чешки и шведски език, като всеки текст е еднакво автентичен. В случай на разминаване между текстовете на различните езикови версии, съвместният комитет решава кой език на текста да бъде използван.

За Държавата Катар

За Европейския съюз

За Кралство Белгия,

За Република България,

За Чешката република,

За Кралство Дания,

За Федерална република
Германия,

За Република Естония,

За Ирландия,

За Република Гърция,

За Кралство Испания,

За Френската република,

За Република Хърватия,

За Италианската република,

За Република Кипър,

За Република Латвия,

За Република Литва,

За Великото херцогство
Люксембург,

За Унгария,

За Малта,

За Кралство Нидерландия,

За Република Австрия,

За Република Полша,

За Португалската република,

За Румъния,

За Република Словения,

За Словашката република,

За Република Финландия,

За Кралство Швеция,

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Независимо от разпоредбите на член 2, параграф 2 на настоящото споразумение, упражняването на права на въздушно движение по трета и четвърта свобода за пътнически, комбинирани и изцяло товарни услуги и на права за въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги по посочените маршрути са предмет на преходните разпоредби на настоящото приложение.
2. Правата на въздушно движение по трета и четвърта свобода между точки в Катар и точки в Белгия, Германия, Франция, Италия и Нидерландия се либерализират постепенно в съответствие с параграфи 4—8 по-долу.
3. Правата на въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги се увеличават постепенно в съответствие с параграф 9 по-долу, докато достигнат договорената честота от седем (7) полета седмично в края на преходния период.
4. За услуги до/от държави — членки на ЕС, посочени в параграф 2, въздушните превозвачи на страните имат право от деня на подписване на настоящото споразумение да упражняват права на въздушно движение по трета и четвърта свобода според седмичните права за полет, посочени като „базова линия“ в таблиците в параграфи 7 и 8, и отнасящите се до тях маршрути.
5. Правата за полетни честоти за услуги до/от държавите — членки на ЕС, посочени в параграф 2, са предмет на стъпките, определени в таблиците в параграфи 7 и 8 по-долу. Стъпка 1 влиза в сила на първия ден от зимния сезон на IATA 2020/2021, а последващите стъпки (стъпки 2—5) — съответно от първия ден на зимните сезони на IATA 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 и 2024/2025.
6. От първия ден на зимен сезон на IATA 2024/2025 г. („стъпка 5“), въздушните превозвачи на всяка от страните имат право да упражняват права на въздушно движение по трета и четвърта свобода, предоставени съгласно член 2, параграф 2, буква в) от настоящото споразумение без ограничения на маршрути, капацитет и/или честота, между точки в Катар и във всички държави — членки на ЕС.
7. За пътнически и комбинирани услуги по трета и четвърта свобода въздушните превозвачи на страните имат право да извършват следния брой седмични полети:
 - а. Между точки в Катар и точки в Белгия и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички точки	14	19	24	29	34	Неограничено

б. Между точки в Катар и точки във Франция и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички точки в Катар и Париж	21	24	27	30	33	Неограничено
До/от всички точки в Катар и Ница	7	10	14	17	21	Неограничено
До/от всички точки в Катар и Лион	7	10	14	17	21	Неограничено
До/от всяка от останалите точки	7	10	14	17	21	Неограничено

в. Между точки в Катар и точки в Германия и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички точки в Катар и Франкфурт	14	18	21	24	28	Неограничено
До/от всички точки в Катар и Мюнхен	14	18	21	24	28	Неограничено
До/от всяка от останалите точки	7	11	14	17	21	Неограничено

г. Между точки в Катар и точки в Италия и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички точки	81	84	84	89	92	Неограничено

д. Между точки в Катар и точки в Нидерландия и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички точки в Катар и Амстердам	10	12	14	14	17	Неограничено
До/от всяка от останалите точки	7	7	14	17	21	Неограничено

8. За изцяло товарни услуги по трета и четвърта свобода въздушните превозвачи на страните имат право да извършват следния брой седмични полети:

а. Между точки в Катар и точки в Белгия и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички точки	35	39	42	45	49	Неограничено

б. Между точки в Катар и точки във Франция и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички точки	7	10	14	17	21	Неограничено

в. Между точки в Катар и точки в Германия и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички точки	10	14	14	17	21	Неограничено

г. Между точки в Катар и точки в Италия и обратно

Маршрути	Базова линия	Съпка а 1	Съпка 2	Съпка а 3	Съпка 4	Съпка 5
До/от всички	19	21	21	24	28	Неограничено

точки						НО
-------	--	--	--	--	--	----

д. Между точки в Катар и точки в Нидерландия и обратно

Маршрути	Базова линия	Стъпка 1	Стъпка 2	Стъпка 3	Стъпка 4	Стъпка 5
До/от всички точки	10	14	14	17	21	Неограничено

9. За изцяло товарни услуги по пета свобода въздушните превозвачи на страните имат право от датата на подписване на настоящото споразумение да упражняват правата, посочени в член 2, параграф 2, буква в) от настоящото споразумение по отношение на седмична честота от три (3) полета („базова линия“) между всяка държава — членка на ЕС и Катар. Това право на полетна честота е предмет на стъпките, посочени в таблицата по-долу, до достигане на окончателното право на общо седем (7) седмични полета. Стъпка 1 влиза в сила на първия ден от зимния сезон на IATA 2020/2021, а последващите стъпки (стъпки 2—4) — съответно от първия ден на зимните сезони на IATA 2021/2022, 2022/2023 и 2023/2024.

Базова линия	Стъпка 1	Стъпка 2	Стъпка 3	Стъпка 4
3	4	5	6	7

10. Съгласно член 24, параграф 2 от настоящото споразумение, когато правата за въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги, предоставени преди подписването на споразумението, имат различен географски обхват от предвидения в член 2, параграф 2, буква в) от настоящото споразумение, този географски обхват може да бъде използван вместо географския обхват, предвиден в член 2, параграф 2, буква в) от настоящото споразумение за онези права за полетни честоти, предоставени преди подписването на настоящото споразумение.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ГЕОГРАФСКА ПРИЛОЖИМОСТ НА ПРАВАТА ЗА ВЪЗДУШНО ДВИЖЕНИЕ ПО ПЕТАТА СВОБОДА ЗА ИЗЦЯЛО ТОВАРНИ УСЛУГИ

РАЗДЕЛ 1

Географският обхват за прилагане на член 2, параграф 2, буква в), подточка i), алинея Б) от настоящото споразумение се простира върху целите континенти Северна и Южна Америка и прилежащите им острови, Бермуда, някои от островите в Карибско море, Хавайските острови (включително Мидуей и Палмира). При подписването на споразумението това включва:

Северна Америка

Канада, Съединените щати, Мексико

Карибски острови и Бермуда

Ангила, Антигуа и Барбуда, Бахамски острови, Барбадос, Бермудски острови, Кайманови острови, Куба, Доминика, Доминиканска република, Гренада, Хаити, Ямайка, Монтсерат, Сейнт Китс и Невис, Сейнт Лусия, Сейнт Винсът и Гренадини, Тринидад и Тобаго, островите Търкс и Кайкос, Вирджински острови (британски).

Централна Америка

Белиз, Коста Рика, Ел Салвадор, Гватемала, Хондурас, Никарагуа и Панама

Южна Америка

Аржентина, Боливия, Бразилия, Чили, Колумбия, Еквадор, Гаяна, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Венецуела

РАЗДЕЛ 2

Географският обхват за прилагане на член 2, параграф 2, буква в), подточка ii), алинея Б) от настоящото споразумение се простира върху цяла Азия на изток от и включваща Иран, както и прилежащите ѝ острови, Австралия, Нова Зеландия и прилежащите им острови, както и някои от островите в Тихия океан. При подписването на споразумението това включва:

Южна Азия

Афганистан, Бангладеш, Бутан, Индия (включително Андаманските острови), Малдивските острови, Непал, Пакистан, Шри Ланка

Централна Азия

Казахстан, Киргизстан, Монголия, Русия, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан

Източна Азия

Китай, специален административен район Хонконг, Япония, Северна Корея, Южна Корея, специален административен район Макао, Тайван

Югоизточна Азия

Бруней Даруссалам, Камбоджа, Индонезия, Лаос, Малайзия, Мианмар/Бирма, Папуа Нова Гвинея, Филипините, Сингапур, Тайланд, Виетнам.

Азия и Тихи океан

Американска Самоа, Австралия, остров Рождество, Кокосови острови, острови Кук, Фиджи, Гуам, Кирибати, Маршалови острови, Микронезия, Науру, Нова Зеландия, Ниуе, остров Норфолк, Северни Мариански острови, Палау, Самоа, Соломонови острови, Тонга, Тувалу, острови Вануату.