



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2021 m. balandžio 9 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2021/0083(NLE)

7666/21
ADD 1

AVIATION 69
RELEX 280
OC 7

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2021 m. balandžio 8 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENUI
Komisijos dok. Nr.:	COM(2021) 157 final - ANNEX
Dalykas:	Pasiūlymo dėl Tarybos sprendimo dėl Europos Sąjungos bei jos valstybių narių ir Kataro Valstybės susitarimo dėl oro susisieki- mo pasirašymo Sąjungos vardu ir laikino taikymo PRIEDAS

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2021) 157 final - ANNEX.

Pridedama: COM(2021) 157 final - ANNEX



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 04 08
COM(2021) 157 final

ANNEX

PRIEDAS

prie

pasiūlymo dėl Tarybos sprendimo

**dėl Europos Sąjungos bei jos valstybių narių ir Kataro Valstybės susitarimo dėl oro
susisiekimo pasirašymo Sąjungos vardu ir laikino taikymo**

EUROPOS SĄJUNGOS BEI JOS VALSTYBIŲ NARIŲ
IR KATARO VALSTYBĖS
SUSITARIMAS DĖL ORO SUSISIEKIMO

TURINYS

1 STRAIPSNIS. Terminų apibrėžtys

I ANTRAŠTINĖ DALIS. EKONOMINĖS NUOSTATOS

2 STRAIPSNIS. Teisių suteikimas

3 STRAIPSNIS. Leidimas vykdyti oro susisiekimą

4 STRAIPSNIS. Atsisakymas išduoti leidimą, jo atšaukimas, galiojimo sustabdymas ir apribojimas

5 STRAIPSNIS. Nuosavybės ir kontrolės liberalizavimas

6 STRAIPSNIS. Įstatymų ir kitų teisės aktų laikymasis

7 STRAIPSNIS. Sąžininga konkurencija

8 STRAIPSNIS. Komercinės galimybės

9 STRAIPSNIS. Muitai

10 STRAIPSNIS. Naudotojo rinkliavos

11 STRAIPSNIS. Kainos ir tarifai

12 STRAIPSNIS. Statistinė informacija

II ANTRAŠTINĖ DALIS. REGULIAVIMO SRITIES BENDRADARBIAVIMAS

13 STRAIPSNIS. Aviacijos sauga

14 STRAIPSNIS. Aviacijos saugumas

15 STRAIPSNIS. Oro eismo valdymas

16 STRAIPSNIS. Aplinka

17 STRAIPSNIS. Oro vežėjo atsakomybė

18 STRAIPSNIS. Vartotojų apsauga

19 STRAIPSNIS. Kompiuterinės rezervavimo sistemos

20 STRAIPSNIS. Socialiniai aspektai

III ANTRAŠTINĖ DALIS. INSTITUCINĖS NUOSTATOS

21 STRAIPSNIS. Aiškinimas ir įgyvendinimas

22 STRAIPSNIS. Jungtinis komitetas

23 STRAIPSNIS. Ginčų sprendimas ir arbitražas

24 STRAIPSNIS. Ryšys su kitais susitarimais

25 STRAIPSNIS. Pakeitimai

26 STRAIPSNIS. Naujų Europos Sąjungos valstybių narių prisijungimas

27 STRAIPSNIS. Nutraukimas

28 STRAIPSNIS. Susitarimo registracija

29 STRAIPSNIS. Įsigaliojimas, laikinas taikymas ir depozitaras

1 PRIEDAS. Pereinamojo laikotarpio nuostatos

2 PRIEDAS. Penktosios skrydžių laisvės teisių teikti krovinių vežimo paslaugas geografinė taikymo sritis

KATARO VALSTYBĖ (toliau – Kataras)

ir

BELGIJOS KARALYSTĖ,

BULGARIJOS RESPUBLIKA,

ČEKIJOS RESPUBLIKA,

DANIJOS KARALYSTĖ,

VOKIETIJOS FEDERACINĖ RESPUBLIKA,

ESTIJOS RESPUBLIKA,

AIRIJA,

GRAIKIJOS RESPUBLIKA,

ISPANIJOS KARALYSTĖ,

PRANCŪZIJOS RESPUBLIKA,

KROATIJOS RESPUBLIKA,

ITALIJOS RESPUBLIKA,

KIPRO RESPUBLIKA,

LATVIJOS RESPUBLIKA,

LIETUVOS RESPUBLIKA,

LIUKSEMBURGO DIDŽIOJI HERCOGYSTĖ,

VENGRIJA,

MALTA

NYDERLANDŲ KARALYSTĖ,

AUSTRIJOS RESPUBLIKA,

LENKIJOS RESPUBLIKA,

PORTUGALIJOS RESPUBLIKA,

RUMUNIJA,

SLOVĖNIJOS RESPUBLIKA,

SLOVAKIJOS RESPUBLIKA,

SUOMIJOS RESPUBLIKA,

ŠVEDIJOS KARALYSTĖ,

kurios yra Europos Sąjungos sutarties ir Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau kartu – ES sutartys) šalys ir Europos Sąjungos valstybės narės (toliau kartu – ES valstybės narės, atskirai – ES valstybė narė),

ir EUROPOS SAJUNGA;

Kataras ir ES valstybės narės, kaip Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, kuri pateikta pasirašyti 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje, šalys, kartu su Europos Sąjunga,

NORĖDAMOS ginti savo interesus, susijusius su oro susisiekimu, ir taip prisidėti prie glaudesnių Šalių politinių ir ekonominių santykių;

PRIPAŽINDAMOS veiksmingo susisiekimu oro transportu svarbą skatinant prekybą, turizmą, investicijas ir ekonominę bei socialinę plėtrą;

NORĖDAMOS gerinti oro susisiekimu paslaugas ir remti tarptautinę aviacijos sistemą, pagrįstą nediskriminavimo principu ir sąžiningomis bei lygiomis oro vežėjų galimybėmis konkuruoti rinkoje;

NORĖDAMOS užtikrinti aukščiausio lygio oro susisiekimu saugą ir saugumą ir tvirtindamos, kad yra labai susirūpinusios dėl orlaivių saugumo pažeidimų ar grasinimų jį pažeisti, dėl kurių kyla pavojus asmenų ar turto saugai, kenkiama orlaivio eksploatavimo veiklai ir mažinamas keliautojų pasitikėjimas civilinės aviacijos sauga;

ATSIŽVELGDAMOS į 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pateiktą pasirašyti Tarptautinės civilinės aviacijos konvenciją;

PASIRYŽUSIOS kuo labiau didinti potencialią reguliavimo srities bendradarbiavimo naudą;

PRIPAŽINDAMOS svarbią potencialią konkurencingų oro susisiekimu paslaugų ir perspektyvių oro susisiekimu sektorių naudą;

NORĖDAMOS skatinti sąžiningą konkurenciją ir pripažindamos, kad tam tikros subsidijos gali ją neigiamai paveikti ir trukdyti siekti pagrindinių šio Susitarimo tikslų, taip pat pripažindamos, kad oro vežėjams nesudarius vienodų konkurencijos sąlygų potenciali nauda gali būti prarasta;

KETINDAMOS remtis galiojančiais Šalių susitarimais, kad suteiktų galimybę patekti į rinkas ir užtikrinti kuo didesnę naudą keleiviams, siuntėjams, oro vežėjams, oro uostams, jų darbuotojams ir bendruomenėms, taip pat netiesioginę naudą kitiems subjektams;

PATVIRTINDAMOS, kad rengiant ir įgyvendinant tarptautinę aviacijos politiką svarbu saugoti aplinką;

PATVIRTINDAMOS, kad būtina imtis skubių veiksmų klimato kaitos problemoms spręsti ir tęsti bendradarbiavimą, siekiant sumažinti išmetamųjų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį aviacijos sektoriuje, laikantis šioje srityje priimtų savo tarptautinių įsipareigojimų, įskaitant Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) priemones;

PATVIRTINDAMOS vartotojų interesų apsaugos ir bendradarbiavimo siekiant užtikrinti aukštą vartotojų apsaugos lygį svarbą;

PRIPAŽINDAMOS, kad padaugėjus komercinių galimybių neturėtų būti mažinami Šalių darbo ar su darbu susiję standartai ir dar kartą patvirtindamos, kad svarbu atsižvelgti į šio Susitarimo poveikį darbo jėgai, užimtumui ir darbo sąlygoms, taip pat į naudą, kuri atsiranda derinant atvirų ir konkurencingų rinkų teikiamą didelę ekonominę naudą ir aukštus darbo standartus;

PAŽYMĖDAMOS norą ieškoti būdų, kaip užtikrinti, kad oro susisiektimo sektoriaus atstovai turėtų daugiau galimybių gauti kapitalo tolesnei oro susisiektimo plėtrai;

NORĖDAMOS sudaryti susitarimą dėl oro susisiektimo, papildantį Konvenciją,

SUSITARĖ:

1 STRAIPSNIS

Terminų apibrėžtys

Jeigu nenustatyta kitaip, Susitarime vartojami terminai:

1. Susitarimas – šis susitarimas, visi jo priedai ir visi jų pakeitimai;
2. oro susisiekimas – už atlygį ar nuomos pagrindu visuomenei atskirai arba kartu teikiamos keleivių, bagažo, krovinių ir pašto siuntų gabenimo orlaiviais paslaugos, kurios apima reguliariojo ir nereguliuojamo oro susisiekimą paslaugas;
3. nacionalinės priklausomybės patvirtinimas – patvirtinimas, kad pagal Susitarimą oro susisiekimą paslaugas siūlantis oro vežėjas atitinka Susitarimo 3 straipsnio reikalavimus dėl nuosavybės, veiksmingos kontrolės ir pagrindinės verslo vietos;
4. kompetentingos institucijos – valdžios įstaigos arba subjektai, atsakingi už Susitarimu nustatytą administracinių funkcijų vykdymą;
5. kompiuterinė rezervavimo sistema (KRS) – kompiuterinė sistema, kurioje saugoma informacija, *inter alia*, apie daugiau nei vieno oro vežėjo tvarkaraščius, laisvas vietas ir bilietų kainas, su įrenginiais arba be įrenginių rezervavimui atlikti arba bilietams išduoti taip, kad abonentai galėtų pasinaudoti kai kuriomis arba visomis šiomis paslaugomis; Šiame Susitarime terminas KRS apima pasaulines platinimo sistemas (PPS), jei į jas įtrauktos oro susisiekimą paslaugos;
6. Konvencija – 1944 m. gruodžio 7 d. Čikagoje pateikta pasirašyti Tarptautinės civilinės aviacijos konvencija ir
 - a) visi pagal jos 94 straipsnio a punktą įsigalioję pakeitimai, kuriuos ratifikavo tiek Kataras, tiek ES valstybė narė ar ES valstybės narės, priklausomai nuo svarstomo klausimo, ir
 - b) visi pagal jos 90 straipsnį priimti jos priedai ar jų pakeitimai, jei tokie priedai ar pakeitimai bet kuriuo konkrečiu metu galioja tiek Katarui, tiek ES valstybei narei ar ES valstybėms narėms, priklausomai nuo svarstomo klausimo;
7. diskriminacija – objektyvaus pagrindo neturinti bet kokio pobūdžio diferenciacija;
8. kainos – oro vežėjams, jų atstovams ar kitiems bilietų pardavėjams mokėtinos sumos

už keleivių vežimą teikiant oro susisiekimo paslaugą (taip pat už su paslauga susijusį vežimą kitų rūšių transporto priemonėmis), ir jų taikymo sąlygos, įskaitant už agentūros paslaugas ir už kitas papildomas paslaugas siūlomą atlygį ir sąlygas;

9. tinkamumo patvirtinimas – patvirtinimas, kad pagal Susitarimą oro susisiekimo paslaugas siūlantis oro vežėjas turi pakankamai finansinių pajėgumų ir valdymo kompetencijos tokioms paslaugoms teikti ir yra pasirengęs laikytis šių paslaugų teikimą reglamentuojančių įstatymų, kitų teisės aktų ir reikalavimų;

10. visa savikaina – teikiamos paslaugos išlaidos, pridėjus pagrįstas pridėtines administravimo išlaidas;

11. tarptautinis oro susisiekimas – daugiau nei per vienos valstybės teritorijos oro erdvę vykdomas oro susisiekimas;

12. Šalys – Kataras (viena Šalis) ir Europos Sąjunga bei jos valstybės narės (kita Šalis);

13. pagrindinė verslo vieta – Šalies teritorijoje esanti oro vežėjo pagrindinė buveinė arba registruotoji buveinė, kurioje vykdomos pagrindinės oro vežėjo finansinės funkcijos ir veiklos valdymas, įskaitant nuolatinio tinkamumo skraidyti užtikrinimą;

14. tarifai – kainos, mokėtinos už krovinių vežimą teikiant oro susisiekimo paslaugą (taip pat už su paslauga susijusį vežimą kitų rūšių transporto priemonėmis), ir šių kainų taikymo sąlygos, įskaitant už agentūros paslaugas ir už kitas papildomas paslaugas siūlomą atlygį ir sąlygas;

15. saviteika – situacija, kai oro uosto naudotojas tiesiogiai pats sau teikia vienos arba daugiau kategorijų antžemines paslaugas ir nėra sudaręs sutarties su trečiąja šalimi dėl tokių paslaugų teikimo. Taikant šią apibrėžtį vienas kitam paslaugas teikiantys oro uosto naudotojai trečiosiomis šalimis nelaikomi, jeigu:

a) vienam iš jų priklauso kito kontrolinis akcijų paketas arba

b) kiekvieno iš jų kontrolinį akcijų paketą turi vienas subjektas;

16. didelis Kataro ar ES valstybės narės ekonomikos sutrikimas – išskirtinė, laikina (trumpalaikė arba ilgalaikė) ir didelė krizė, kuri daro poveikį visai Kataro ar ES valstybės narės ekonomikai, o ne konkrečiam regionui ar ekonomikos sektoriui;

17. nekomercinis tūpimas – vykdant oro susisiekimą tūpimas kitais tikslais nei įlaipinti ar išlaipinti keleivius, pakrauti ar iškrauti bagažą, krovinius ir (arba) pašto siuntas;

18. subsidija – vyriausybės ar bet kurios kitos bet kurio lygmens viešosios įstaigos

finansinės parama, kuri apima:

- i. tiesiogiai pervestas lėšas ir galimai tiesiogiai pervestas lėšas ar prisiimtus įsipareigojimus;
- ii. negautas ar nesurinktas pajamas, kurios kitais atvejais būtų gautos;
- iii. tiekta su bendrąja infrastruktūra nesiejamas prekes ar paslaugas arba pirktas prekes ar paslaugas arba
- iv. sumokėtas įmokas į finansavimo mechanizmą arba privačiojo subjekto įgaliojimą arba įpareigojimą atlikti vieną ar keletą i, ii ir iii punktuose nurodytų funkcijų, kurias paprastai atlieka vyriausybė ar kita viešoji įstaiga ir kurių vykdymo praktika iš esmės nesiskiria nuo įprastos vyriausybių praktikos,

kurios yra *de jure* ar *de facto* taikomos tik tam tikriems oro vežėjams ir kurios suteikia naudą oro vežėjui ar vežėjams. Vyriausybės ar kitos viešosios įstaigos atlikta finansinė intervencija nelaikoma suteikiančia naudos, jeigu komerciniais sumetimais besivadovaujantis privatus rinkos operatorius tokioje pačioje situacijoje kaip ir minėta viešoji įstaiga būtų atlikęs tokią pačią finansinę intervenciją;

19. Kataro Valstybės atveju terminas „teritorija“ suprantamas taip, kaip jis apibrėžtas Konvencijos 2 straipsnyje. Europos Sąjungos ir jos valstybių narių atveju terminas „teritorija“ suprantamas kaip valstybių narių sausumos teritorija, vidaus vandenys ir teritorinė jūra, kuriems taikoma Europos Sąjungos sutartis ir Sutartis dėl Europos Sąjungos veikimo tose Sutartyse nustatytomis sąlygomis, ir virš jų esanti oro erdvė;

20. naudotojo rinkliava – mokestis, nustatomas oro vežėjams už naudojimąsi oro uostu, oro uosto aplinkos apsaugos, oro navigacijos arba aviacijos saugumo įrenginiais arba už teikiamas paslaugas, įskaitant kitas susijusias paslaugas ir įrenginius.

I ANTRAŠTINĖ DALIS.
EKONOMINĖS NUOSTATOS

2 STRAIPSNIS

Teisių suteikimas

Maršrutų planas

1. Kiekviena Šalis kitos Šalies oro vežėjams leidžia vykdyti skrydžius toliau nurodytais maršrutais:
 - a) Kataro oro vežėjų atveju:

bet kurie Katara esantys punktai – bet kurie tarpiniai punktai – bet kurie Europos Sąjungoje esantys punktai – bet kurie kitose teritorijose esantys punktai;
 - b) Europos Sąjungos oro vežėjų atveju:

bet kurie Europos Sąjungoje esantys punktai – bet kurie tarpiniai punktai – bet kurie Katara esantys punktai – bet kurie kitose teritorijose esantys punktai.

Taikant pirmiau nurodytą maršrutų planą:

„bet kurie punktai“ reiškia vieną ar daugiau punktų;

„bet kurie Europos Sąjungoje esantys punktai“ reiškia vieną ar daugiau punktų toje pačioje ES valstybėje narėje arba skirtingose ES valstybėse narėse atskirai arba kartu, bet kuria nustatyta tvarka.

Skrydžių teisės

2. Kiekviena Šalis kitai Šaliai suteikia toliau nurodytas teises, kuriomis, laikydamiesi nediskriminavimo principo, gali naudotis pastarosios Šalies oro vežėjai teikdami tarptautinio oro susisiekimo paslaugas:
 - a) teisę netupiant perskristi jos teritoriją;
 - b) teisę tūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais;
 - c) teisę vykdyti reguliariojo ir nereguliuojamo tarptautinio oro susisiekimo veiklą,

susijusią su keleivių vežimo, mišriomis ir krovinių vežimo paslaugomis:

i) Kataro oro vežėjams – teisę teikti tarptautinio oro susisiekimo paslaugas tarp bet kurių Katara esančių punktų ir bet kurių Europos Sąjungoje esančių punktų, kartu su

A) trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisėmis, neribojant maršrutų, pajėgumo ir (arba) skrydžių dažnumo, ir

B) penktosios skrydžių laisvės teisėmis teikti krovinių vežimo paslaugas tarp Europos Sąjungoje ir kitose teritorijose esančių punktų, išvardytų 2 priedo 1 skirsnyje, jei naudojantis penktosios skrydžių laisvės teisėmis į ES valstybę narę (iš jos) vykdomi ne daugiau kaip septyni (7) savaitiniai skrydžiai;

ii) Europos Sąjungos oro vežėjams – teisę teikti tarptautinio oro susisiekimo paslaugas tarp bet kurių Europos Sąjungoje esančių punktų ir bet kurių Katara esančių punktų, kartu su

A) trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisėmis, neribojant maršrutų, pajėgumo ir (arba) skrydžių dažnumo, ir

B) penktosios skrydžių laisvės teisėmis teikti krovinių vežimo paslaugas tarp Kataro ir kitose teritorijose esančių punktų, išvardytų 2 priedo 2 skirsnyje, jei naudojantis penktosios skrydžių laisvės teisėmis į ES valstybę narę (iš jos) vykdomi ne daugiau kaip septyni (7) savaitiniai skrydžiai;

šiomis skrydžių teisėmis naudojamas laikantis Susitarimo 1 priede išdėstytų pereinamojo laikotarpio nuostatų; ir

siekiant išvengti abejonių, toms ES valstybėms narėms, kurių galiojančiuose dvišaliuose oro susisiekimo paslaugų susitarimuose su Kataru numatyti ne daugiau kaip septyni (7) savaitiniai skrydžiai, vykdomi naudojantis penktosios skrydžių laisvės teisėmis teikti krovinių vežimo paslaugas, bendras abiejų Šalių vežėjų savaitinių skrydžių skaičius pereinamojo laikotarpio pabaigoje bus septyni (7);

d) kitas Susitarime numatytas teises.

Veiklos sąlygų lankstumas

3. Kiekvienos Šalies oro vežėjai kai kuriuos arba visus skrydžius 1 dalyje nurodytais maršrutais gali savo nuožiūra vykdyti taip:

a) bet kuria viena arba abiem kryptimis;

- b) skrydžius, kurių numeriai skirtingi, jungti į vienu orlaiviu vykdomą skrydį;
- c) aptarnauti tarpinius punktus ir kitose teritorijose esančius punktus, taip pat Šalių teritorijose esančius punktus bet kuria tvarka ir pasirinkus bet koki derinį, laikydamiesi 2 dalies nuostatų;
- d) netūpti tam tikrame punkte ar punktuose;
- e) bet kuriame punkte perlaipinti keleivius ir perkrauti krovinius iš bet kurio jiems priklausančio orlaivio į bet kurią kitą jiems priklausančią orlaivį (keleivių perlaipinimas ar krovinių perkrovimas į kitos talpos orlaivį);
- f) trumpam nutūpti bet kuriame vienos iš Šalių teritorijoje arba už jos ribų esančiame punkte;
- g) vežti tranzitu keleivius ar krovinius per kitos Šalies teritoriją;
- h) tuo pačiu orlaiviu vežti keleivius ir krovinius, neatsižvelgiant į tai, iš kur jie vežami, ir
- i) vykdam vieną skrydį aptarnauti daugiau nei vieną punktą toje pačioje ES valstybėje narėje arba Katare (terminalų susiejimas).

Šios dalies a–i punktuose numatytos lanksčios veiklos sąlygos gali būti taikomos be krypties ar geografinių apribojimų ir neprarandant teisės vykdyti skrydžius, kurie kitais atvejais yra leidžiami pagal Susitarimą, su sąlyga, kad:

- i) Kataro oro vežėjai aptarnauja Katare esantį punktą;
- ii) Europos Sąjungos oro vežėjai aptarnauja Europos Sąjungoje esantį punktą.

4. Šalis kiekvienam kitos Šalies oro vežėjui leidžia atsižvelgiant į komercines rinkos sąlygas spręsti dėl savo siūlomų tarptautinių oro susisiekimo paslaugų teikimo dažnumo ir pajėgumo. Pripažindamos šią teisę, Šalys neturi vienašališkai riboti skrydžių apimtį, dažnumo ar reguliarumo, maršrutų, skrydžio išvykimo ir paskirties vietų arba nustatyti, kokio tipo ar tipų orlaivius gali naudoti kitos Šalies oro vežėjai, nebent tai būtų daroma su mutine susijusiais tikslais, dėl techninių, eksploatacinių, oro eismo valdymo saugos, aplinkos ar sveikatos apsaugos priežasčių arba dėl to, kad Susitarime numatyta kitaip.

5. Nė viena Susitarimo nuostata:

- a) Kataro oro vežėjams nesuteikiama teisė kurioje nors ES valstybėje narėje į orlaivį įlaipinti keleivius ar pakrauti bagažą, krovinius ir (arba) pašto siuntas, kurie vežami už atlygį ar nuomos pagrindų į kitą punktą toje pačioje ES valstybėje narėje;
- b) Europos Sąjungos oro vežėjams nesuteikiama teisė Katara į orlaivį įlaipinti keleivius ar pakrauti bagažą, krovinius ir (arba) pašto siuntas, kurie vežami už atlygį ar nuomos pagrindų į kitą punktą Katara.

3 STRAIPSNIS

Leidimas vykdyti oro susisiekimą

1. Gavusios kitos Šalies oro vežėjo paraišką išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą Šalies kompetentingos institucijos kuo greičiau atlieka procedūras ir suteikia atitinkamus leidimus vykdyti oro susisiekimą ir techninius leidimus su sąlyga, kad:

- a) Kataro oro vežėjo atveju:
 - i) pagrindinė oro vežėjo verslo vieta yra Katara ir šis oro vežėjas turi pagal Kataro teisę išduotą galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą;
 - ii) Kataras vykdo ar užtikrina faktinę oro vežėjo veiklos atitikties teisės aktams kontrolę ir
 - iii) oro vežėją tiesiogiai arba jo kontrolinį akcijų paketą valdo ir jį faktiškai kontroliuoja Kataras ir (arba) jo piliečiai;
- b) Europos Sąjungos oro vežėjo atveju:
 - i) oro vežėjas įsisteigęs Europos Sąjungos teritorijoje pagal ES sutartis ir turi pagal Europos Sąjungos teisę išduotą galiojančią licenciją vykdyti oro susisiekimą;
 - ii) už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga ES valstybė narė vykdo ir užtikrina faktinę oro vežėjo veiklos atitikties teisės aktams kontrolę, o atitinkama kompetentinga institucija yra aiškiai nurodyta, ir
 - iii) oro vežėją tiesiogiai arba jo kontrolinį akcijų paketą valdo ir jį faktiškai

kontroliuoja Europos Sąjungos ar Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybė narė ar valstybės narės ir (arba) jų piliečiai;

- c) laikomasi Susitarimo 13 ir 14 straipsnių nuostatų ir
- d) oro vežėjas atitinka įstatymais ir kitais teisės aktais numatytas sąlygas, kurias paraišką svarstanti Šalis paprastai taiko tarptautiniam oro susisiekimui.

2. Suteikdama leidimus vykdyti oro susisiekimą ir techninius leidimus kiekviena Šalis visiems kitos Šalies oro vežėjams taiko nediskriminacines sąlygas.

3. Šalis, gavusi kitos Šalies oro vežėjo paraišką išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą, pripažįsta pastarosios Šalies suteiktą to oro vežėjo tinkamumo ir (arba) nacionalinės priklausomybės patvirtinimą kaip savo pačios kompetentingų institucijų suteiktą patvirtinimą ir išsamiau šių klausimų nenagrinėja, išskyrus Susitarimo 4 straipsnio 2 dalyje nurodytus atvejus. Siekiant išvengti abejonių, ši dalis neapima saugos sertifikatų, licencijų, saugumo priemonių ar draudimo patvirtinimo pripažinimo.

4 STRAIPSNIS

Atsisakymas išduoti leidimą, jo atšaukimas, galiojimo sustabdymas ir apribojimas

1. Bet kuri Šalis gali atsisakyti išduoti ar atšaukti kitos Šalies oro vežėjui išduotą leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą, sustabdyti jo galiojimą, nustatyti jo naudojimo sąlygas ar apriboti jo naudojimą arba kitaip atsisakyti leisti vykdyti, sustabdyti ar apriboti kitos Šalies oro vežėjo veiklą ar nustatyti jos vykdymo sąlygas, jei:

- a) Kataro oro vežėjo atveju:
 - i) pagrindinė oro vežėjo verslo vieta nėra Katara arba šis oro vežėjas neturi pagal Kataro teisę išduotos galiojančios licencijos vykdyti oro susisiekimą;
 - ii) Kataras nevykdo ar neužtikrina faktinės oro vežėjo veiklos atitikties teisės aktams kontrolės arba
 - iii) oro vežėjo tiesiogiai arba jo kontrolinio akcijų paketo nevaldo ar faktiškai nekontroliuoja Kataras ir (arba) jo piliečiai;

b) Europos Sąjungos oro vežėjo atveju:

i) oro vežėjas nėra įsisteigęs Europos Sąjungos teritorijoje pagal ES Sutartis arba neturi pagal Europos Sąjungos teisę išduotos galiojančios licencijos vykdyti oro susisiekimą;

ii) už oro vežėjo pažymėjimo išdavimą atsakinga ES valstybė narė nevykdo ar neužtikrina faktinės oro vežėjo veiklos atitikties teisės aktams kontrolės arba nėra aiškiai nurodyta kompetentinga institucija arba

iii) oro vežėjo tiesiogiai arba jo kontrolinio akcijų paketo nevaldo ar faktiškai nekontroliuoja Europos Sąjungos ar Europos laisvosios prekybos asociacijos valstybė narė ar valstybės narės ir (arba) jų piliečiai;

c) oro vežėjas nesilaiko Susitarimo 6 straipsnyje nurodytų įstatymų ir kitų teisės aktų ir (arba) įstatymų ir kitų teisės aktų, kuriuos tarptautinio oro susisiekimo veiklai paprastai taiko paraišką svarstanti Šalis.

2. Jei Šalis turi pagrįstų priežasčių manyti, kad kitos Šalies oro vežėjas patenka į kurią nors iš 1 dalyje nustatytų situacijų, ji gali prašyti surengti konsultacijas su kita Šalimi.

3. Tokios konsultacijos pradamos kuo greičiau ir ne vėliau kaip per trisdešimt (30) dienų nuo tokio prašymo gavimo. Jei per trisdešimt (30) dienų arba susitartą laikotarpį nuo tokių konsultacijų pradžios dienos nepavyksta susitarti arba nepavyksta imtis sutartų taisomųjų veiksmų, Šaliai, kuri prašė konsultacijų, tai yra pagrindas imtis veiksmų, kad atsisakytų kitos Šalies oro vežėjui išduoti leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninius leidimus, juos atšauktų, sustabdytų ar apribotų jų galiojimą arba nustatytų jų naudojimo sąlygas, siekdama užtikrinti šio straipsnio nuostatų laikymąsi.

4. Nepaisant 3 dalies, dėl 1 dalies c punkto Šalis gali imtis neatidėliotinų arba skubių veiksmų susidarius ekstremaliajai situacijai arba kai tai būtina siekiant užkirsti kelią tolesnei neatitiktčiai. Siekiant išvengti abejonių, tolesnės neatitikties atveju Šalių kompetentingos institucijos jau turi būti iškėlusios neatitikties klausimą.

5 STRAIPSNIS

Nuosavybės ir kontrolės liberalizavimas

Šalys pripažįsta, kad laipsniškas abipusis jų oro vežėjų nuosavybės ir kontrolės liberalizavimas gali būti naudingas. Šalys susitaria Jungtiniame komitete tinkamu metu apsvarstyti galimybę abipusiškai liberalizuoti oro vežėjų nuosavybę ir kontrolę. Po šio

svarstymo Jungtinis komitetas gali rekomenduoti atlikti Susitarimo pakeitimus pagal Susitarimo 25 straipsnį.

6 STRAIPSNIS

Įstatymų ir kitų teisės aktų laikymasis

1. Kai Šalies oro vežėjo orlaivis įskrenda į kitos Šalies teritoriją, joje būna ar iš jos išskrenda, tas oro vežėjas laikosi įstatymų ir kitų teisės aktų, kurie taikomi tarptautinį oro susisiekimą vykdančio orlaivio įskridimui į ją, jo naudojimui joje ar išskridimui iš jos.
2. Kai Šalies oro vežėjo orlaivis įskrenda į kitos Šalies teritoriją, joje būna ar iš jos išskrenda, to oro vežėjo keleiviams, įgulai ar jų vardu veikiantiems asmenims, taip pat bagažui, kroviniams ir pašto siuntoms galioja įstatymai ir kiti teisės aktai, kurie taikomi keleivių ir įgulos atvykimui ir bagažo, krovinių ir (arba) pašto siuntų įvežimui orlaiviu į jos teritoriją, jų buvimui joje arba jų išvykimui ir išvežimui iš jos (įskaitant įvažiavimui, patikrinimui, imigracijai, pasams, muitinei ir karantinui taikomus teisės aktus, o kai vežamos pašto siuntos – pašto teisės aktus).
3. Šalys savo teritorijoje leidžia kitos Šalies oro vežėjams imtis priemonių užtikrinti, kad būtų vežami tik tie asmenys, kurie turi kelionės dokumentus, suteikiančius teisę patekti į tos kitos Šalies teritoriją arba kirsti ją tranzitu.

7 STRAIPSNIS

Sąžininga konkurencija

1. Šalys susitaria, kad jų oro vežėjai turi sąžiningas ir lygias galimybes konkuruoti teikiant oro susisiekimo paslaugas.
2. Šalys:
 - a) draudžia bet kokių formų diskriminaciją ar nesąžiningą praktiką, kuri galėtų neigiamai paveikti kitos Šalies oro vežėjų sąžiningas ir lygias galimybes konkuruoti teikiant oro susisiekimo paslaugas, o jei tokia diskriminacija ar nesąžininga praktika jau egzistuoja, tai pasinaudodamos savo atitinkama jurisdikcija ir taikydamos savo atitinkamas vidaus procedūras ir procesus ją pašalina;
 - b) neskiria ar neleidžia skirti subsidijų oro vežėjams, jei tos subsidijos neigiamai veikia

sąžiningas ir lygias kitos Šalies oro vežėjų galimybes konkuruoti teikiant oro susisiekimo paslaugas.

3. Nepaisant 2 dalies b punkto, gali būti skiriama:

- a) parama nemokiems arba sunkumų patiriantiems oro vežėjams, jei:
 - i) ši parama teikiama su sąlyga, kad parengtas patikimas restruktūrizavimo planas, pagrįstas tikroviškomis prielaidomis ir skirtas per pagrįstą laikotarpį ilgalaikiam bankrutuojančio arba sunkumų patiriančio oro vežėjo gyvybingumui užtikrinti, ir
 - ii) atitinkamas oro vežėjas, jo investuotojai ar akcininkai reikšmingai prisideda prie restruktūrizavimo išlaidų;
- b) laikina likvidumo parama sunkumų patiriančiam oro vežėjui paskolų arba paskolų garantijų forma, neviršijant sumos, kurios pakanka oro vežėjo veiklai tęsti tiek laiko, kiek reikia restruktūrizavimo arba likvidavimo planui parengti;
- c) jei neviršijamos mažiausios sumos, reikalingos tikslui pasiekti, ir jei poveikis oro susisiekimo paslaugų teikimui yra kuo mažesnis:
 - i) subsidijos, skirtos gaivalinių nelaimių padarytai žalai atitaisyti;
 - ii) Kataro atveju – subsidijos, skirtos dideliame jo ekonomikos sutrikime pašalinti; ES ir jos valstybių narių atveju – subsidijos, skirtos dideliame vienos ar daugiau ES valstybių narių ekonomikos sutrikime pašalinti;
- d) subsidijos oro vežėjams, kuriems pavesta vykdyti aiškiai apibrėžtus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, būtinus siekiant patenkinti pagrindinius gyventojų susisiekimo poreikius, kurių negalima patenkinti vien rinkos jėgomis, su sąlyga, kad šios subsidijos neviršija pagrįsto atlygio už atitinkamų oro susisiekimo paslaugų teikimą.

4. Šalys užtikrina, kad kiekvienas jų oro vežėjas, teikiantis oro susisiekimo paslaugas pagal Susitarimą, bent kartą per metus viešai skelbtų finansinę ataskaitą ir susijusią finansinę pažymą, kurios išorės auditas atliekamas laikantis tarptautiniu mastu pripažintų apskaitos ir įmonių finansinės informacijos atskleidimo standartų, pvz., tarptautinių finansinės atskaitomybės standartų; ir kad tuo atveju, kai Šalis skiria subsidiją, ši subsidija būtų atskirai nurodoma finansinėje ataskaitoje.

5. Kiekviena Šalis kitos Šalies prašymu per 30 dienų, jei Šalys nesusitaria kitaip, pateikia tai Šaliai finansines ataskaitas ir bet kokią kitą informaciją, kuri gali būti pagrįstai prieinama, įskaitant informaciją, susijusią su 4 dalyje nurodytais klausimais, kurios gali

pagrįstai pareikalauti kita Šalis, siekdama patikrinti, ar laikomasi šio straipsnio nuostatų. Pateikiant tokią informaciją, kai tai yra neskelbtina komercinė informacija, prašančiajai Šaliai taikoma konfidencialumo užtikrinimo tvarka.

6. Kiekviena Šalis, taikydama savo atitinkamas vidaus procedūras ir procesus, įgyvendina ir taiko priemones, kuriomis jų oro vežėjams veiksmingai draudžiama ir užkertamas kelias:

- a) vykdyti suderintus veiksmus, kurie kyla iš aiškaus arba netiesioginio konkurentų susitarimo ar sprendimo ir kurių tikslas arba padarinys yra konkurencijos prevencija, mažinimas ar iškraipymas. Šis draudimas gali būti paskelbtas netaikomu, jei minėtais susitarimais, sprendimais ar veiksmais padedama gerinti paslaugų kūrimą ir sklaidą arba remti techninę ar ekonominę pažangą, sudarant sąlygas vartotojams gauti sąžiningą naudos dalį, ir jais i) atitinkamoms bendrovėms nenustatoma jokių apribojimų, nebūtinų šiems tikslams pasiekti, ii) tokioms bendrovėms nesuteikiama galimybė panaikinti konkurencijos didelei daliai atitinkamų paslaugų,
- b) piktnaudžiauti dominuojančia padėtimi tokiu būdu, kuris gali turėti poveikį į tą Šalį ir (arba) iš jos vykdomo oro susisiekimo paslaugoms, ir
- c) vykdyti oro vežėjų koncentraciją, dėl kurios būtų smarkiai apribota veiksminga konkurencija, ypač dėl dominuojančios padėties susidarymo arba sustiprinimo.

7. Jei Šalis (toliau – Šalis ieškovė) mano, kad sąžiningas ir lygias jos vežėjų konkurencijos galimybes neigiamai veikia:

- a) pagal 2 dalies a punktą draudžiama diskriminacija arba nesąžininga veikla;
- b) pagal 2 dalies b punktą draudžiama subsidija, išskyrus 3 dalyje išvardytas subsidijas;
- c) 4 ir 5 dalyse nustatytų skaidrumo užtikrinimo įpareigojimų nesilaikymas arba
- d) tai, kad kita Šalis nevykdo 6 dalyje nustatytų įpareigojimų,

ji gali imtis veiksmų pagal 8–10 dalis.

8. Šalis ieškovė kitai Šaliai raštu pateikia prašymą surengti konsultacijas, prie kurio prideda rašytinę ataskaitą su savo pastabomis ir svariais įrodymais. Konsultacijos pradedamos per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo gavimo, nebent Šalys susitartų kitaip. Konsultacijų gali būti prašoma per Jungtinį komitetą.

9. Jei Šalis ieškovė ir kita Šalis per šešiasdešimt (60) dienų nuo konsultacijų pradžios arba per kitą Šalių arba Jungtinio komiteto sutartą laikotarpį nesusitaria, Šalis ieškovė gali imtis priemonių prieš oro vežėjus, kurie dalyvavo skundžiamuose veiksmuose arba kuriems

diskriminacija, nesąžininga veikla ar subsidijos suteikė naudos. Šalis ieškovė raštu praneša kitai Šaliai apie priemones, kurių turi būti imtasi, likus ne mažiau kaip penkiolikai (15) dienų iki tokių priemonių įgyvendinimo.

10. Priemonės, kurių imamasi pagal ankstesnę šio straipsnio dalį, turi būti tinkamos, proporcingos, o jų taikymo sritis ir trukmė neturi viršyti to, kas tikrai būtina, kad būtų galima sumažinti Šalies ieškovės vežėjams padarytą žalą ir panaikinti vežėjų, kurių atžvilgiu imamasi priemonių, nepagrįstai įgytą pranašumą.

11. Visi veiksmai ir priemonės, kurių imamasi pagal 9 dalį, nedaro poveikio bet kurios iš Šalių teisei taikyti Susitarimo 23 straipsnyje nustatytą ginčų sprendimo procedūrą.

12. Jei su šiuo straipsniu susiję klausimai sprendžiami taikant Susitarimo 23 straipsnyje nustatytą ginčų sprendimo procedūrą, to straipsnio 10, 11 ir 12 dalyse nustatyti terminai sutrumpinami per pusę.

13. Nė viena Susitarimo nuostata niekaip neveikia, neriboja ar nemenkina Šalių konkurencijos institucijų arba teismų, kurie svarsto tų institucijų sprendimus, įtakos ar įgaliojimų. Bet kokie veiksmai, kurių Šalis imasi pagal šio straipsnio 9 dalį, nedaro poveikio jokiems galimiems veiksams ir priemonėms, kurių imasi minėtos institucijos ir teismai, įskaitant Šalies ieškovės veiksmus ir priemones. Teismų, kurie peržiūri tų kompetentingų institucijų veiksmus ir priemones, sprendimams Susitarimo 23 straipsnyje nustatytas ginčų sprendimo mechanizmas netaikomas.

8 STRAIPSNIS

Komercinės galimybės

Veiklos vykdymas

1. Šalys sutinka, kad komercinės veiklos vykdytojams kylančios kliūtys vykdyti veiklą trukdytų gauti Susitarimu siekiamos naudos. Todėl Šalys įsipareigoja abipusiškai veiksmingai šalinti abiejų Šalių komercinės veiklos vykdytojams kylančias kliūtis vykdyti veiklą, jei tokios kliūtys gali trukdyti vykdyti komercinę veiklą, iškreipti konkurenciją arba daryti poveikį lygioms galimybėms konkuruoti.

2. Pagal Susitarimo 22 straipsnį įsteigtas Jungtinis komitetas parengia bendradarbiavimo veiklos vykdymo ir komercinių galimybių klausimais tvarką. Siekdama aptarti su šio straipsnio taikymu susijusius klausimus, Šalis pagal Susitarimo 22 straipsnį gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį.

Oro vežėjo atstovai

3. Vienos Šalies oro vežėjai turi teisę kitos Šalies teritorijoje laisvai steigti biurus ir statyti įrenginius, reikalingus oro susisiekimo paslaugoms teikti ir toms paslaugoms bei susijusios veiklos paslaugoms reklamuoti ir parduoti, įskaitant teisę parduoti ir išduoti bilietus ir (arba) oro transporto važtaraščius – tiek savo, tiek kitų oro vežėjų.

4. Kiekvienos Šalies oro vežėjai, laikydamiesi įvažiavimui, gyvenamajai vietai ir įdarbinimui taikomų kitos Šalies įstatymų ir kitų teisės aktų, turi teisę į pastarosios teritoriją įvežti ir joje išlaikyti darbuotojus, atsakingus už vadovavimą, pardavimą, techninius klausimus ir veiklą, taip pat kitus specialistus, kurių reikia, kad būtų užtikrintas oro susisiekimo paslaugų teikimas. Abi Šalys, vadovaudamosi atitinkamais galiojančiais įstatymais ir kitais teisės aktais, palengvina ir pagreitina darbo leidimų, kurių reikia pagal šią dalį biuruose įdarbintiems darbuotojams, įskaitant tam tikras laikinas pareigas ne ilgiau kaip devyniasdešimt (90) dienų einantiems darbuotojams, išdavimą. Kiekvienos Šalies oro vežėjai gali laisvai pasirinkti kitos Šalies teritorijoje dirbti su pačių pasirinktu generaliniu pardavimo agentu arba be jo.

Antžeminės paslaugos

5. Kiekvienas oro vežėjas, kiek tai susiję su antžeminėmis paslaugomis kitos Šalies teritorijoje, turi teisę:

- a) pats sau teikti antžemines paslaugas (saviteika) arba
- b) rinktis iš konkuruojančių paslaugų teikėjų, įskaitant kitus oro vežėjus, teikiančių visas ar kai kurias antžemines paslaugas, jei tokiems paslaugų teikėjams leidžiama patekti į rinką pagal Šalių įstatymus ir kitus teisės aktus ir jei tokių paslaugų teikėjų rinkoje yra.

Šios dalies a ir b punktuose nustatytos teisės yra ribojamos tik dėl specifinių turimos vietos arba pajėgumo reikalavimų, kylančių dėl poreikio užtikrinti saugų oro uosto darbą. Jei tokiais apribojimais varžoma saviteika, jai užkertamas jai kelias arba jai trukdoma ir jei nėra veiksmingos antžeminių paslaugų teikėjų konkurencijos, atitinkama Šalis užtikrina, kad visos tokios paslaugos visiems oro vežėjams būtų prieinamos vienodomis ir tinkamomis sąlygomis; tokių paslaugų teikimo kainos nustatomos remiantis atitinkamais objektyviais, skaidriais ir nediskriminaciniais kriterijais.

Laiko tarpinių paskirstymas oro uostuose

6. Šalys užtikrina, kad laiko tarpinių paskirstymo jų teritorijoje esančiuose oro uostuose taisyklės, gairės ir procedūros būtų taikomos skaidriai, veiksmingai, nediskriminuojant ir laiku.

Veiklos planai, programos ir tvarkaraščiai

7. Pranešti apie veiklos planus, programas ar oro susisiekimo paslaugų tvarkaraščius pagal Susitarimą Šalis gali reikalauti tik informavimo tikslais. Prašydama pateikti tokią informaciją, Šalis užtikrina, kad kitos Šalies oro susisiekimo paslaugų tarpininkams ir oro vežėjams tenkanti su informacijos teikimo reikalavimais ir procedūromis susijusi administracinė našta būtų kuo mažesnė.

Pardavimas, vietoje patirtos išlaidos ir lėšų pervedimas

8. Šalių oro vežėjai kitos Šalies teritorijoje oro susisiekimo ir susijusias paslaugas gali parduoti tiesiogiai ir (arba) savo nuožiūra naudodamiesi pardavimo agentų ar kitų oro vežėjo paskirtų tarpininkų paslaugomis, internetu arba kitais galimais kanalais. Visi oro vežėjai turi teisę parduoti tokias susisiekimo ir susijusias paslaugas, o visi asmenys gali nevaržomi jas pirkti atsiskaitydami toje teritorijoje naudojama arba laisvai konvertuojama valiuta.

9. Vienos Šalies oro vežėjams leidžiama kitos Šalies teritorijoje patirtas išlaidas, be kita ko, įskaitant išlaidas už kurą, apmokėti vietos valiuta. Šalių oro vežėjai tokias kitos Šalies teritorijoje patirtas išlaidas gali savo nuožiūra padengti laisvai konvertuojama valiuta pagal rinkos valiutos kursą.

10. Kiekvienas oro vežėjas turi teisę, pateikęs prašymą, vietoje gautas pajamas konvertuoti į bet kurią laisvai konvertuojamą valiutą ir visada visais būdais pervesti iš kitos Šalies teritorijos į pasirinktą valstybę. Pajamų konvertavimas ir pervedimas leidžiamas nedelsiant, be apribojimų ar apmokestinimo, taikant valiutos kursą, kuris galioja einamosioms operacijoms ir perlaidoms tą dieną, kai vežėjas pateikia pirminę pinigų perlaidos paraišką, ir jam netaikomi jokie mokesčiai, išskyrus įprastinius už tokį konvertavimą ir pervedimą taikomus bankų mokesčius.

Bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimai

11. Teikdami paslaugas arba užtikrindami paslaugų teikimą pagal Susitarimą, Šalių oro vežėjai gali sudaryti bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pavyzdžiui, grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimus su:

- a) bet kuriuo Šalių oro vežėju ar vežėjais;
- b) bet kuriuo trečiosios šalies oro vežėju ar vežėjais ir (arba)
- c) bet kurios valstybės antžeminio (sausumos arba jūrų) susisiekimo paslaugų teikėju,

jei i) skrydį vykdomas oro vežėjas turi tinkamas skrydžių teises; ii) bilietus parduodantys vežėjai turi atitinkamą (-us) maršrutą (-us) pagal maršrutų tvarkaraštį ir iii) susitarimai atitinka tokiems susitarimams įprastai keliamus reglamentavimo reikalavimus.

12. Teikdami paslaugas arba užtikrindami paslaugų teikimą pagal Susitarimą, Šalių oro vežėjai gali sudaryti bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pavyzdžiui, grupinės rezervacijos arba bendro kodo susitarimus su vežėju, kuris teikia paslaugas vidaus sektoriuje, jei i) tai yra tarptautinio maršruto dalis ir ii) susitarimai atitinka tokiems susitarimams įprastai keliamus reikalavimus. Šioje dalyje vidaus sektorius reiškia: kai skrydį vykdomas vežėjas yra Europos Sąjungos oro vežėjas – maršrutą ES valstybės narės teritorijoje, o kai skrydį vykdomas vežėjas yra Kataro oro vežėjas – maršrutą Kataro teritorijoje.

13. Jeigu keleiviai skraidinami pagal bendradarbiavimo rinkodaros srityje susitarimus, pirkėjui pardavimo vietoje ar bet koku atveju registruojantis skrydžiui arba, jei skrydis jungiamasis ir registruotis nereikia, prieš jį įlaipinant pranešama, kuris vežėjas ir kurioje kelionės atkarpoje teiks susisiekimo paslaugas.

Įvairiarūšės paslaugos

14. Įstatymai ir kiti teisės aktai, kuriais reglamentuojamas oro susisiekimas, netaikomi keleivius vežantiems antžeminio susisiekimo paslaugų teikėjams remiantis vien tuo, kad tokias antžeminio susisiekimo paslaugas savo vardu teikia oro vežėjas.

15. Nepaisant kitų Susitarimo nuostatų, Šalių oro vežėjams ir netiesioginiams krovinių vežimo paslaugų teikėjams leidžiama kartu su tarptautinio oro susisiekimo paslaugomis be apribojimų vežti krovinius bet kuriomis antžeminio transporto priemonėmis į bet kurį Šalių ar trečiųjų šalių teritorijoje esantį punktą ir iš jo (įskaitant vežimą į visus oro uostus, kuriuose yra muitinės, ir iš jų) ir, jei taikoma, jie turi teisę laikydamiesi taikomų įstatymų ir kitų teisės aktų vežti krovinius, už kuriuos nesumokėtas muito mokestis. Sudaromos sąlygos tokiems antžeminiu ar oro transportu vežamiems kroviniams taikyti oro uosto muitinės procedūras ir naudotis muitinės infrastruktūra. Oro vežėjai gali antžeminiu transportu krovinius vežti patys arba sudaryti susitarimus su kitais antžeminio susisiekimo paslaugų teikėjais, pagal kuriuos, be kita ko, krovinius antžeminiu transportu gali vežti kiti oro vežėjai ir netiesioginiai krovinių vežimo oro transportu paslaugų teikėjai. Tokios įvairiarūšio krovinių gabenimo paslaugos vieną tarifą taikant gali būti siūlomos vežimui oro ir antžeminiu transportu kartu su sąlyga, kad krovinių siuntėjams bus suteikta teisinga informacija apie tokio vežimo pobūdį.

Frančizė ir (arba) prekės ženklo naudojimas

16. Šalių oro vežėjai turi teisę sudaryti frančizės arba prekės ženklo naudojimo susitarimus su kitos Šalies arba trečiųjų šalių bendrovėmis, įskaitant oro vežėjus, su sąlyga, kad oro vežėjai turi reikiamus įgaliojimus ir atitinka reikalavimus, nustatytus tokiems susitarimams įprastai taikomuose Šalių įstatymuose ir kituose teisės aktuose, visų pirma tuose, pagal kuriuos reikalaujama nurodyti paslaugą teikiančio oro vežėjo tapatybę.

Nuoma

17. Šalys viena kitos oro vežėjams suteikia teisę pagal Susitarimą teikti paslaugas:
- a) naudojantis orlaiviais, nuomojamais be įgulos iš bet kurio nuomotojo;
 - b) naudojantis orlaiviais, nuomojamais su įgula iš kitų tos pačios Šalies kaip ir nuomininko Šalis oro vežėjų;
 - c) naudojantis orlaiviais, nuomojamais su įgula iš kitos šalies nei nuomininko Šalis oro vežėjų, jei ši nuoma pagrįsta remiantis išimtiniais poreikiais, sezoninio pajėgumo poreikiais ar poreikiais įveikti nuomininko veiklos sunkumus ir šios nuomos trukmė nėra ilgesnė, negu būtinai reikia siekiant patenkinti tuos poreikius arba įveikti tuos sunkumus.

Susijusios Šalys gali reikalauti, kad nuomos susitarimus patvirtintų jų kompetentingos institucijos, siekdamos patikrinti, ar laikomasi šioje dalyje nustatytų sąlygų ir taikomų saugos ir saugumo reikalavimų. Tačiau jei kuri nors Šalis reikalauja tokio patvirtinimo, ji stengiasi paspartinti patvirtinimo procedūras ir kuo labiau sumažinti atitinkamiems vežėjams tenkančią administracinę naštą. Siekiant išvengti abejonių, šios dalies nuostatomis nedaromas poveikis Šalies įstatymams ir kitiems teisės aktams, kiek tai susiję su tos Šalies oro vežėjų nuomojamais orlaiviais.

9 STRAIPSNIS

Muitai

1. Kai Šalies oro vežėjų naudojamas orlaivis, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, atskrenda į kitos Šalies teritoriją, jo įprastinei įrangai, degalams, tepalams, vartoti skirtiems techniniams reikmenims, antžeminei įrangai, atsarginėms dalims (įskaitant variklius), orlaivio atsargoms (be kita ko, įskaitant maistą, gėrimus, tabaką ir kitus keleiviams ribotais kiekiais parduoti arba naudoti skrydžio metu skirtus produktus) ir kitiems gaminiais, skirtiems naudoti ar naudojamiems tik orlaivio, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, eksploatavimo arba aptarnavimo tikslais, laikantis abipusiškumo principo ir su sąlyga, kad tokia įranga ir atsargos lieka orlaivyje, netaikomi jokie importo apribojimai, nuosavybės mokesčiai ar kapitalo rinkliavos, muitai, akcizai, mokesčiai už patikrinimus, pridėtinės vertės mokestis (PVM) ar kiti panašūs netiesioginiai mokesčiai, taip pat panašūs mokesčiai ir rinkliavos, kurie yra:

- a) nustatyti nacionalinių ar vietos valdžios institucijų arba Europos Sąjungos ir
- b) nepagrįsti teikiamų paslaugų išlaidomis.

2. Laikantis abipusiškumo principo, šio straipsnio 1 dalyje nurodyti mokesčiai, rinkliavos ir kt., išskyrus mokesčius, pagrįstus teikiamų paslaugų išlaidomis, netaikomi ir:

- a) orlaivio atsargoms, kurios buvo pristatytos į vienos Šalies teritoriją arba joje pateiktos ir kurių pagrįstas kiekis paimtas naudoti išskrendančiame kitos Šalies oro vežėjo orlaivyje, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, net jei šios atsargos būtų naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos,
- b) antžeminei įrangai ir atsarginėms dalims (įskaitant variklius), pristatytoms į Šalies teritoriją kitos Šalies oro vežėjo orlaivio, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, aptarnavimo, techninės priežiūros ar remonto tikslais,
- c) degalams, tepalams ir vartoti skirtiems techniniams reikmenims, pristatytiems į Šalies teritoriją arba tiekiamiems joje naudoti kitos Šalies oro vežėjo orlaivyje, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, net jei šios atsargos būtų naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos,
- d) kaip numatyta Šalių muitų teisės aktuose, spaudiniams, pristatytiems į vienos Šalies teritoriją arba joje pateiktiems ir paimtiems naudoti išskrendančiame kitos Šalies oro vežėjo orlaivyje, kuriuo teikiamos tarptautinio oro susisiekimo paslaugos, net jei šios atsargos būtų naudojamos tik tam tikroje kelionės atkarpoje skrendant virš minėtos teritorijos, ir
- e) saugos ir saugumo įrangai, skirtai naudoti oro uostuose arba krovinių terminaluose.

3. Nė viena Susitarimo nuostata Šalims nedraudžiama nustatyti mokesčių, rinkliavų ar muitų jų teritorijoje tiekiamiems degalams, skirtiems naudoti oro vežėjo, kuris vykdo skrydžius tarp dviejų jų teritorijoje esančių punktų, orlaivyje, laikantis nediskriminavimo principo.

4. Įprastinė skrydžių įranga, taip pat šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytos medžiagos, atsargos ir atsarginės dalys, kurios paprastai laikomos Šalies oro vežėjo orlaivyje, kitos Šalies teritorijoje gali būti iškrautos tik gavus tos Šalies muitinės patvirtinimą ir gali būti reikalaujama, kad muitinė jas prižiūrėtų ir kontroliuotų tol, kol jos bus reeksportuotos ar kitaip tvarkomos pagal muitinės taisykles.

5. Be to, šiame straipsnyje numatytos išimtys taikomos, kai vienos Šalies oro vežėjai sudaro sutartį su kitu oro vežėju, kuris naudojasi tokiomis pačiomis kitos Šalies suteiktomis išimtimis, dėl šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytų gaminių nuomos arba pervežimo kitos Šalies teritorijoje.

6. Nė viena Susitarimo nuostata Šalims nedraudžiama nustatyti mokesčių, rinkliavų, muitų ar kt. prekėms, parduodamoms ne tam, kad jas orlaivyje vartotų keleiviai, kol skrendama tarp dviejų Šalies teritorijoje esančių punktų, kuriuose leidžiama įlaipinti ar išlaipinti keleivius.

7. Tiesioginiu tranzitu per Šalies teritoriją vežamam bagažui ir kroviniams netaikomi mokesčiai, muitai ir kitos panašios rinkliavos, kurios nėra grindžiamos teikiamų paslaugų išlaidomis.

8. Gali būti reikalaujama, kad šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodyta įranga ir atsargos būtų prižiūrimos arba kontroliuojamos kompetentingų institucijų.

9. Šis Susitarimas neturi poveikio atitinkamų galiojančių ES valstybių narių ir Kataro pasirašytų konvencijų nuostatoms, kuriomis siekiama išvengti dvigubo pajamų ir kapitalo apmokestinimo.

10 STRAIPSNIS

Naudotojo rinkliavos

1. Šalys užtikrina, kad naudotojo rinkliavos, kurias rinkliavas nustatančios jų kompetentingos institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Šalies oro vežėjams už naudojimąsi oro navigacijos ir skrydžių valdymo paslaugomis, būtų susietos su išlaidomis ir taikomos laikantis nediskriminavimo principo. Bet kuriuo atveju tokios naudotojo rinkliavos kitos Šalies oro vežėjams taikomos tokiomis sąlygomis, kurios yra ne mažiau palankios už palankiausias kitam oro vežėjui taikomas sąlygas.

2. Kiekviena Šalis užtikrina, kad naudotojo rinkliavos, kurias nustatančios jų kompetentingos institucijos ar įstaigos gali nustatyti kitos Šalies oro vežėjams už naudojimąsi oro uostais, aviacijos saugumo paslaugomis ir susijusiais įrenginiais ir paslaugomis, išskyrus rinkliavas už Susitarimo 8 straipsnio 5 dalyje aprašytas paslaugas, nebūtų be pagrindo diskriminacinės ir būtų teisingai paskirstytos pagal naudotojų kategorijas. Nustatant šias rinkliavas atsižvelgiama į visą rinkliavas nustatančių kompetentingų institucijų ar įstaigų teikiamų atitinkamų oro uosto ir aviacijos saugumo įrenginių ir paslaugų oro uoste ar oro uostuose, kuriuose taikoma bendra rinkliavų sistema, savikainą, tačiau rinkliavos neturi jos viršyti. Šios rinkliavos gali apimti pagrįstą turto grąžą po nusidėvėjimo. Galimybė naudotis įrenginiais ir paslaugomis, už kuriuos renkamos naudotojo rinkliavos, užtikrinama

veiksmingai ir taupiai. Bet kuriuo atveju šios rinkliavos kitos Šalies oro vežėjams taikomos tokiomis sąlygomis, kurios yra ne mažiau palankios už palankiausias bet kitam oro vežėjui rinkliavos taikymo metu taikomas sąlygas.

3. Kiekviena Šalis reikalauja iš rinkliavas jos teritorijoje nustatančių kompetentingų institucijų arba įstaigų ir paslaugomis ir įrenginiais besinaudojančių oro vežėjų rengti konsultacijas ir keisti tokia informacija, kurios gali prireikti siekiant nuodugniai įvertinti rinkliavų pagrįstumą pagal šio straipsnio 1 ir 2 dalyse išdėstytus principus. Rinkliavas nustatančios kompetentingos institucijos arba įstaigos deramai praneša naudotojams apie bet kokį siūlymą keisti naudotojo rinkliavas, kad prieš atliekant bet kokius pakeitimus naudotojai turėtų galimybę išreikšti savo nuomonę ir pateikti pastabas.

11 STRAIPSNIS

Kainos ir tarifai

1. Šalys leidžia oro vežėjams laisvai nustatyti kainas ir tarifus laikantis laisvos ir sąžiningos konkurencijos principų.

2. Bet kuri Šalis gali nediskriminuodama prašyti, kad abiejų Šalių oro vežėjai jos kompetentingoms institucijoms supaprastinta tvarka ir tik informavimo tikslais praneštų apie kainas ir tarifus, taikomus už paslaugas, teikiamas iš jos teritorijos. Teikti tokius pranešimus oro vežėjų gali būti prašoma tik po to, kai pateikiamas pirminis kainos arba tarifo pasiūlymas.

12 STRAIPSNIS

Statistinė informacija

1. Šalys bendradarbiauja Jungtiniame komitete, siekdamos palengvinti keitimąsi su oro susisiekimu susijusia statistine informacija pagal Susitarimą.

2. Paprašyta kiekviena Šalis viena kitai tiekia nekonfidencialius ir neslaptus komercinius statistinius duomenis, susijusius su pagal Susitarimą vykdomu oro susisiekimu, vadovaudamosi atitinkamais savo įstatymais ir kitais teisės aktais, laikydamosi nediskriminavimo principo ir atsižvelgdamos į pagrįstus viena kitos prašymus.

II ANTRAŠTINĖ DALIS

REGULIAVIMO SRITIES BENDRADARBIAVIMAS

13 STRAIPSNIS

Aviacijos sauga

1. Šalys dar kartą patvirtina glaudaus bendradarbiavimo aviacijos saugos srityje svarbą. Todėl Šalys prireikus toliau bendradarbiauja avarijų tyrimo, reguliavimo tobulinimo, keitimosi saugos informacija, galimo dalyvavimo viena kitos priežiūros veikloje arba bendros priežiūros veiklos vykdymo ir bendrų projektų bei iniciatyvų rengimo klausimais.

2. Vienos Šalies išduotus arba pripažintus galiojančiais ir tebegaliojančius tinkamumo skraidyti pažymėjimus, kompetencijos pažymėjimus ir licencijas kita Šalis ir jos aviacijos institucijos pripažįsta galiojančiais, kad būtų galima teikti oro susisiekimo paslaugas, su sąlyga, kad tokie pažymėjimai ar licencijos buvo išduoti arba pripažinti galiojančiais pagal atitinkamus tarptautinius standartus ir pagal Konvenciją nustatytą rekomenduojamą oro navigacijos paslaugų teikimo praktiką bei procedūras ir bent jau juos atitinka.

3. Šalys bet kuriuo metu gali prašyti surengti konsultacijas dėl saugos standartų ir reikalavimų, kuriuos aviacijos įrenginių, skrydžio įgulų, orlaivių ir orlaivių naudojimo srityse taiko ir administruoja kita Šalis. Tokios konsultacijos įvyksta per trisdešimt (30) dienų nuo prašymo pateikimo.

4. Jei po tokių konsultacijų prašančioji Šalis nustato, kad kita Šalis neveiksmingai taiko ir administruoja šio straipsnio 3 dalyje nurodytų sričių saugos standartus ir reikalavimus, kurie, jei nenuspręsta kitaip, bent jau atitinka minimalius pagal Konvenciją nustatytus standartus, tai Šaliai pranešama apie tokius nustatytus faktus.

Kita Šalis per trisdešimt (30) dienų pateikia taisomųjų veiksmų planą, kuriame nurodomas tų veiksmų įgyvendinimo tvarkaraštis. Šalys susitaria dėl taisomųjų veiksmų plano ir atitinkamo įgyvendinimo tvarkaraščio prieš pradėdamos juos įgyvendinti.

Jei kita Šalis per pagrįstą laikotarpį nesiima atitinkamų taisomųjų veiksmų, prašančioji Šalis įgyja pagrindą atsisakyti išduoti oro vežėjui, už kurio saugos priežiūrą atsakinga kita Šalis, leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą, jį atšaukti, sustabdyti jo galiojimą, nustatyti jo naudojimo sąlygas ar apriboti jo naudojimą arba kitaip atsisakyti leisti tam oro vežėjui vykdyti veiklą, ją sustabdyti ar apriboti arba nustatyti jos vykdymo sąlygas.

5. Šalys sutinka, kad vienos Šalies oro vežėjo ar jo vardu naudojamą orlaivį, esantį kitos Šalies teritorijoje, perone gali patikrinti kitos Šalies kompetentingos institucijos, siekdamos

patikrinti tokio orlaivio ir jo įgulos narių dokumentų galiojimą ir orlaivio bei jo įrangos tikrąją būklę, su sąlyga, kad dėl tokio patikrinimo nebus nepagrįstai vėluojama tuo orlaiviu vykdyti skrydžio.

6. Jei viena Šalis po patikros perone nustato, kad orlaivis neatitinka pagal Konvenciją nustatytų būtiniausių oro navigacijos paslaugų standartų ir procedūrų arba jis naudojamas nesilaikant tų standartų ir procedūrų, ta Šalis praneša orlaivio naudotojui apie tokį nesilaikymą ir, jei laiko būtina, pareikalauja imtis taisomųjų veiksmų. Kai tinkama, kitos Šalies kompetentingos institucijos, atsakingos už orlaivį naudojančio oro vežėjo saugos priežiūrą, gali būti prašoma duoti sutikimą dėl taisomųjų veiksmų, kurių imasi orlaivio naudotojas. Nepaisant to, Šalys leis susipažinti su orlaivių naudotojų, kurių saugos priežiūrą vykdo kita Šalis, patikrų perone rezultatais.

7. Šalys turi teisę nedelsdamos imtis veiksmų, įskaitant teisę atšaukti, sustabdyti arba apriboti kitos Šalies oro vežėjo veiklos ar techninius leidimus arba kitokiu būdu sustabdyti arba apriboti jo veiklą, jei jos prieina prie išvados, kad tai yra būtina dėl tiesioginės grėsmės aviacijos saugai. Šalis, kuri imasi tokių priemonių, nedelsdama informuoja kitą Šalį ir nurodo savo veiksmų priežastis.

8. Bet kokie pagal šio straipsnio 4, 6 arba 7 dalį vykdomi Šalies veiksmai turi būti būtini ir proporcingi nustatytai saugos problemai išspręsti ir turi būti nutraukiami, kai jų vykdyti nebelieka pagrindo.

14 STRAIPSNIS

Aviacijos saugumas

1. Šalys pabrėžia savo įsipareigojimą užtikrinti aukščiausio lygio aviacijos saugumo standartus ir prireikus gali toliau palaikyti dialogą ir bendradarbiauti šioje srityje.

2. Šalys dar kartą patvirtina tarpusavio įsipareigojimus apsaugoti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų, ypač įsipareigojimus pagal Konvenciją, 1963 m. rugsėjo 14 d. Tokijuje pasirašytą Konvenciją dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaiviuose, 1970 m. gruodžio 16 d. Hagoje pasirašytą Konvenciją dėl kovos su neteisėtu orlaivio pagrobimu, 1971 m. rugsėjo 23 d. Monrealyje pasirašytą Konvenciją dėl kovos su smurtu prieš civilinės aviacijos saugumą, 1988 m. vasario 24 d. Monrealyje pasirašytą Protokolą dėl kovos su smurtu tarptautinę civilinę aviaciją aptarnaujančiuose oro uostuose ir 1991 m. kovo 1 d. Monrealyje pasirašytą Konvenciją dėl plastikinių sprogstamųjų medžiagų žymėjimo aptikimo tikslais, jeigu Šalys yra pasirašiusios šias konvencijas, taip pat įsipareigojimus pagal visas kitas Šalių pasirašytas konvencijas ir protokolus, susijusius su civilinės aviacijos saugumu.

3. Gavusios prašymą, Šalys teikia viena kitai visą reikiamą pagalbą siekdamas pašalinti

bet kokią civilinės aviacijos saugumui kylančią grėsmę, be kita ko, siekdamas užtikrinti neteisėtą civilinių orlaivių užgrobimo ir kitų neteisėtų veiksmų, keliančių grėsmę tokių orlaivių, jų keleivių ir įgulų, oro uostų ir oro navigacijos įrenginių saugai, prevenciją, taip pat siekdamas pašalinti bet kokią kitą grėsmę civilinės aviacijos saugumui.

4. Dvišalių santykių srityje Šalys laikosi ICAO nustatytų tarptautinių aviacijos saugumo standartų ir atitinkamos rekomenduojamos praktikos. Šalys reikalauja, kad jų registruose esančių orlaivių naudotojai, orlaivių naudotojai, kurių pagrindinė verslo vieta ar nuolatinė buveinė yra jų teritorijoje, ir jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai laikytųsi bent tokių aviacijos saugumo nuostatų.

5. Šalys užtikrina, kad jų teritorijose civilinei aviacijai apsaugoti nuo neteisėtų veiksmų būtų imamasi veiksmingų priemonių, kurios, be kita ko, apimtų keleivių, jų rankinio bagažo ir bagažo skyriuje vežamo bagažo tikrinimą, asmenų, kurie nėra keleiviai, įskaitant įgulą, ir jų turimų daiktų tikrinimą ir saugumo kontrolę, krovinių, pašto siuntų, orlaivių ir oro uostų atsargų tikrinimą ir saugumo kontrolę, taip pat patekimo į oro uosto kontroliuojamąją zoną ir riboto patekimo zonas kontrolę. Tos priemonės koreguojamos, atsižvelgiant į padidėjusį pavojų civilinės aviacijos saugumui. Šalys sutinka, kad turi būti laikomasi kitos Šalies reikalaujamų saugumo nuostatų, taikomų orlaiviui įskrendant į kitos Šalies teritoriją, jį naudojant joje ir iš jos išskrendant.

6. Visapusiškai atsižvelgdamos į kitos Šalies suverenumą ir jį gerbdamos Šalys gali priimti įvažiuojant į jų teritoriją taikomas saugumo priemones, taip pat neatidėliotinas priemones, skirtas konkrečiai saugumui kylančiai grėsmei pašalinti, apie kurias jos nedelsdamos turėtų pranešti kitai Šaliai. Šalys atsiliepia į kitos Šalies prašymą imtis pagrįstų specialių saugumo priemonių ir atsižvelgia į kitos Šalies jau taikomas saugumo priemones ir į nuomonę, kurią ji gali pareikšti, taip pat į galimą neigiamą poveikį oro susisiekimui tarp Šalių. Šalys iš anksto praneša kitai Šaliai apie visas specialias saugumo priemones, kurių jos ketina imtis ir kurios gali turėti didelį finansinį ar su skrydžiais susijusį poveikį pagal Susitarimą teikiamoms oro susisiekimui paslaugoms, nebent ekstremalioje situacijoje tai iš tikrųjų neįmanoma. Kaip numatyta Susitarimo 22 straipsnyje, prireikus Šalys gali prašyti skubiai surengti Jungtinio komiteto posėdį, kuriame būtų apsvarstytos tokios saugumo priemonės.

7. Tačiau Šalys pripažįsta, kad jokia šio straipsnio nuostata neapriboja Šalies teisės uždrausti vykdyti bet kurį skrydį ar skrydžius į jos teritoriją, kurie, jos manymu, kelia grėsmę jos saugumui.

8. Jei užgrobiamas civilinis orlaivis ar grasinama jį užgrobti arba vykdomi kiti neteisėti veiksmai, dėl kurių kyla pavojus orlaivių, keleivių, įgulos, oro uostų ar oro navigacijos įrenginių saugai, Šalys padeda viena kitai sudarydamos geresnes sąlygas palaikyti ryšius ir taikyti kitas reikiamas priemones, kuriomis siekiama tokį incidentą ar grasinimą greitai ir saugiai nutraukti.

9. Šalys imasi visų įmanomų priemonių, kad jų teritorijoje ant žemės esantis neteisėtai

užgrobtas orlaivis arba orlaivis, kuriame vykdomi kiti neteisėti veiksmai, nepakiltų, nebent tai būtų būtina siekiant svarbiausio tikslo – išsaugoti žmonių gyvybę. Jei įmanoma, tokių priemonių imamasi pasikonsultavus tarpusavyje.

10. Jei viena Šalis turi pagrįstų priežasčių manyti, kad kita Šalis nesilaiko šiame straipsnyje nustatytų nuostatų, ji gali paprašyti nedelsiant surengti konsultacijas su ta kita Šalimi. Tokios konsultacijos pradedamos per trisdešimt (30) dienų nuo tokio prašymo gavimo arba per tokį ilgesnį laikotarpį, dėl kurio gali būti susitarta. Jeigu per trisdešimt (30) dienų arba per ilgesnį laikotarpį, dėl kurio gali būti susitarta kaip minėta pirmiau, priimtino susitarimo nepasiekama, surengti konsultacijas prašiusi Šalis gali atsisakyti išduoti kitos Šalies oro vežėjui leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą, jį atšaukti, sustabdyti jo galiojimą, nustatyti jo naudojimo sąlygas ar apriboti jo naudojimą, kad užtikrintų šio straipsnio nuostatų laikymąsi. Susidarius ekstremaliajai situacijai arba siekiant užkirsti kelią tolesniam šio straipsnio nuostatų nesilaikymui, Šalis gali nedelsdama imtis laikinų veiksmų.

11. Bet kokie pagal šį straipsnį vykdomi veiksmai turi būti būtini ir proporcingi nustatyta saugumui kylančiai grėsmei pašalinti ir turi būti nutraukiami kitai Šaliai pradėjus laikytis šio straipsnio nuostatų arba kai tokių veiksmų nebereikia.

15 STRAIPSNIS

Oro eismo valdymas

1. Šalys bendradarbiauja reguliavimo klausimais, susijusiais su oro navigacijos paslaugomis, įskaitant jų priežiūrą. Jos sprendžia politikos klausimus, susijusius su oro eismo valdymo vykdymu, siekdamos optimizuoti bendrą skrydžių efektyvumą, mažinti sąnaudas ir poveikį aplinkai, didinti sistemų saugą ir pajėgumą.

2. Šalys skatina savo kompetingas institucijas ir oro navigacijos paslaugų teikėjus bendradarbiauti sąveikumo klausimais, kad, kai įmanoma, būtų toliau integruojamos abiejų Šalių sistemos, mažinamas aviacijos poveikis aplinkai ir prireikus keičiamasi informacija.

3. Šalys skatina savo oro navigacijos paslaugų teikėjų bendradarbiavimą, kad būtų keičiamasi skrydžių duomenimis ir koordinuojami eismo srautai, siekiant optimizuoti skrydžių efektyvumą, kad būtų geriau naudojamos išteklių ir siekiama nuspėjamumo, punktualumo ir paslaugų tęstinumo.

4. Šalys susitaria bendradarbiauti modernizavimo programų, įskaitant rengimą, diegimą ir keitimąsi geriausia patirtimi ekonominio efektyvumo, oro eismo valdymo ir susijusių aerodromų aspektų srityse, klausimais, taip pat skatinti tarpusavyje dalyvauti patvirtinimo ir demonstravimo veikloje.

16 STRAIPSNIS

Aplinka

1. Šalys pritaria, kad būtina saugoti aplinką skatinant tvarią aviacijos plėtrą. Šalys ketina bendradarbiauti siekdamos nustatyti su aviacijos poveikiu aplinkai susijusias problemas.
2. Šalys pripažįsta bendradarbiavimo svarbą siekiant atsižvelgti į aviacijos poveikį aplinkai ir jį kuo labiau sumažinti, laikantis Susitarimo tikslų.
3. Šalys pripažįsta, kad svarbu spręsti klimato kaitos problemą, taigi, riboti arba mažinti išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį, susijusį su vidaus ir tarptautiniu oro susisiekimu. Jos susitaria bendradarbiauti šiais klausimais, siekdamos parengti ir įgyvendinti priemones, be kita ko, Tarptautinės aviacijos išmetamo anglies dioksido kiekio kompensavimo ir mažinimo sistemos (CORSIA) kūrimo įgyvendinimo taisykles, ir dėl visų kitų aspektų, kurie labai svarbūs siekiant aviacijos sektoriuje mažinti ŠESD kiekį.
4. Šalys įsipareigoja keistis informacija ir palaikyti nuolatinį ekspertų dialogą, kad būtų stiprinamas bendradarbiavimas sprendžiant tokius su aviacijos poveikiu aplinkai susijusius klausimus, kaip:
 - a) ekologiškų aviacijos technologijų tyrimai ir plėtra,
 - b) oro eismo valdymo naujovių taikymas siekiant sumažinti aviacijos poveikį aplinkai,
 - c) tvarių alternatyvių aviacinių degalų tyrimai ir plėtra,
 - d) keitimasis nuomone klausimais, susijusiais su aviacijos poveikiu aplinkai ir klimatui poveikį darančių aviacijos teršalų mažinimu, ir
 - e) triukšmo mažinimas ir stebėsena siekiant mažinti aviacijos poveikį aplinkai.
5. Laikydamosi savo daugiašaliais susitarimais nustatytų su aplinkosauga susijusių teisių ir įsipareigojimų, Šalys taip pat skatina bendradarbiavimą, įskaitant finansų ir technologijų srityse, susijusį su priemonėmis, kuriomis siekiama spręsti tarptautinės aviacijos išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų klausimą.

6. Šalys pripažįsta, kad reikia imtis tinkamų priemonių siekiant išvengti oro susisiekimą poveikio aplinkai ar kitais būdais spręsti šį klausimą, su sąlyga, kad tokios priemonės visiškai atitinka pagal tarptautinę teisę nustatytas jų teises ir pareigas.

17 STRAIPSNIS

Oro vežėjo atsakomybė

Šalys patvirtina, kad yra prisiėmusios įsipareigojimų pagal 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimtą Konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvenciją).

18 STRAIPSNIS

Vartotojų apsauga

Šalys bendradarbiauja, siekdamas apsaugoti vartotojų interesus oro susisiekimą srityje. Šio bendradarbiavimo tikslas – užtikrinti aukšto lygio vartotojų apsaugą. Tuo tikslu Šalys Jungtiniame komitete konsultuojasi tarpusavyje vartotojų interesų, įskaitant planuojamų priemonių, klausimais, siekdamas užtikrinti kuo didesnę reguliavimo konvergenciją ir suderinamumą.

19 STRAIPSNIS

Kompiuterinės rezervavimo sistemos

1. Šalių teritorijoje veiklą vykdančios kompiuterinių rezervavimo sistemų (KRS) pardavėjai turi teisę savo KRS įdiegti bei prižiūrėti kitos Šalies teritorijoje ir leisti jomis laisvai naudotis toms kelionių agentūroms arba kelionių bendrovėms, kurių pagrindinė veikla yra su kelionėmis susijusių produktų platinimas kitos Šalies teritorijoje, su sąlyga, kad KRS atitinka atitinkamus kitos Šalies reguliavimo reikalavimus.

2. Šalys panaikina visus esamus reikalavimus, kurie gali riboti vienos Šalies KRS laisvai pateikti kitos Šalies rinkai arba kitaip riboti konkurenciją. Šalys vengia priimti tokius reikalavimus ateityje.

3. Nė viena Šalis kitos Šalies KRS pardavėjams savo teritorijoje nenustato ir neleidžia nustatyti tokių su KRS pateiktimi susijusių reikalavimų, kurie skirtųsi nuo jos pačios KRS pardavėjams ar kitoms jos rinkoje naudojamoms KRS nustatytų reikalavimų. Nė viena Šalis nekliudo KRS pardavėjams, jų tiekėjams ir abonentams sudaryti su kelionės paslaugų informacijos mainais susijusių tarpusavio susitarimų, kurie padėtų skelbti išsamią ir nešališką informaciją vartotojams arba laikytis neutralaus skelbimo reguliavimo reikalavimų.

4. Šalių KRS savininkams ir operatoriams, atitinkantiems kitos Šalies atitinkamus reguliavimo reikalavimus, jei tokių yra, kitos Šalies teritorijoje suteikiamos tokios pat KRS nuosavybės galimybės, kokias turi bet kokios kitos tos Šalies rinkoje naudojamos KRS savininkai ir operatoriai.

20 STRAIPSNIS

Socialiniai aspektai

1. Šalys pripažįsta, kad svarbu atsižvelgti į Susitarimo poveikį darbo jėgai, užimtumui ir darbo sąlygoms. Šalys susitaria pagal Susitarimą bendradarbiauti darbo klausimais, *inter alia*, susijusiais su poveikiu užimtumui, pagrindinėmis teisėmis darbo vietoje, darbo sąlygomis, socialine apsauga ir socialiniu dialogu.

2. Šalys pripažįsta kiekvienos Šalies teisę savo nuožiūra nustatyti vidaus darbuotojų apsaugos lygį ir atitinkamai priimti arba keisti susijusius teisės aktus ir politikos kryptis laikantis savo tarptautinių įsipareigojimų. Šalys užtikrina, kad nebūtų pažeistos jų atitinkamuose įstatymuose ir kituose teisės aktuose nustatytos teisės bei principai ir būtų veiksmingai užtikrintas jų laikymasis.

3. Šalys toliau tobulina tuose teisės aktus ir politiką laikydamosi savo tarptautinių įsipareigojimų ir stengiasi užtikrinti ir skatinti aukštą aviacijos sektoriaus darbuotojų apsaugos lygį. Šalys pripažįsta, kad pagrindinių principų ir teisių darbe pažeidimas negali būti laikomas priežastimi ar kitaip naudojamas kaip teisėtas santykinis pranašumas ir kad darbo standartai neturėtų būti naudojami protekcionistiniais tikslais.

4. Šalys patvirtina savo įsipareigojimą gerbti, remti ir veiksmingai įgyvendinti bei taikyti pagrindines teises ir principus darbe remdamosi savo naryste Tarptautinėje darbo organizacijoje (TDO) ir 1998 m. Tarptautinės darbo konferencijos 86-osios sesijos metu priimta TDO deklaracija dėl pagrindinių principų ir teisių darbe bei tolesnėmis priemonėmis.

5. Šalys skatina siekti į TDO deramo darbo darbotvarkę ir į TDO Tarptautinės darbo konferencijos 97-osios sesijos metu priimtą 2008 m. deklaraciją dėl socialinio teisingumo siekiant teisingos globalizacijos įtrauktų tikslų.

6. Šalys įsipareigoja dėti visas pastangas ratifikuoti pagrindines TDO konvencijas, jeigu

to dar nėra padariusios. Šalys, atsižvelgdamos į vidaus aplinkybes, taip pat apsvarstys galimybę ratifikuoti kitas TDO konvencijas, taigi, ir veiksmingai įgyvendinti atitinkamus tarptautinius darbo ir socialinės sričių standartus, kurie aktualūs civilinės aviacijos sektoriui.

7. Bet kuri Šalis gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį, per kurį būtų sprendžiami prašančiai Šaliai svarbūs darbo klausimai.

III ANTRAŠTINĖ DALIS INSTITUCINĖS NUOSTATOS

21 STRAIPSNIS

Aiškinimas ir įgyvendinimas

1. Šalys viena kitai suteikia Susitarime nustatytas teises. Susitarime pateikiamos nuorodos į teises, suteiktas Šalies oro vežėjams, laikomos tik nuorodomis į tai Šaliai suteiktas teises. Nė viena Susitarimo nuostata nėra aiškinama kaip skirta suteikti teisių arba nustatyti įsipareigojimų, kuriais vienos Šalies piliečiai galėtų tiesiogiai remtis kitos Šalies teismuose ar teisminėse institucijose.

2. Šalys imasi visų tinkamų bendro pobūdžio arba konkrečių priemonių, kad užtikrintų Susitarime nustatytų įsipareigojimų įgyvendinimą.

3. Naudodamosi savo teisėmis pagal Susitarimą Šalys imasi priemonių, kurios yra tinkamos ir proporcingos siekiant tų priemonių tikslų.

4. Šalys nesiima jokių priemonių, kurios galėtų sutrukdyti pasiekti Susitarimo tikslus.

5. Šalys yra atsakingos už tinkamą Susitarimo vykdymo užtikrinimą savo teritorijose.

6. Kai kuri nors iš Šalių yra susirūpinusi dėl galimo Susitarimo pažeidimo, ji gali paprašyti kitos Šalies suteikti informacijos ir pagalbą. Gavusi tokį prašymą, kita Šalis suteikia visą būtiną informaciją ir pagalbą, laikydamosi savo taikytinų įstatymų ir teisės aktų.

7. Susitarimu Šalių kompetentingoms institucijoms netrukdoma konsultuotis ir dalyvauti tarpusavio diskusijose, kurios vyksta ne Jungtiniame komitete, tokiose srityse kaip, pavyzdžiui, oro susisiektimo vystymas, saugumas, sauga, aplinkosauga, socialinė politika, oro

eismo valdymas, aviacijos infrastruktūra, konkurencijos klausimai ir vartotojų apsauga. Šalys informuoja Jungtinį komitetą apie tokių konsultacijų ir diskusijų rezultatus, kurie gali turėti poveikį Susitarimo aiškinimui arba įgyvendinimui.

8. Kai Susitarime daroma nuoroda į Šalių bendradarbiavimą, įskaitant komercinių galimybių, saugumo, saugos, aplinkosaugos, oro eismo valdymo ir vartotojų apsaugos srityse (bet šiomis sritimis neapsiribojant), Šalys abipusiu sutarimu siekia rasti bendrą pagrindą imtis bendrų veiksmų, kad Susitarimas susijusiose srityse būtų toliau plėtojamas ir (arba) kad tose srityse būtų pagerintas jo veikimas.

22 STRAIPSNIS

Jungtinis komitetas

1. Iš Šalių atstovų sudarytas Jungtinis komitetas yra atsakingas už Susitarimo administravimo priežiūrą ir užtikrina tinkamą jo įgyvendinimą.
2. Jungtinis komitetas priima savo darbo tvarkos taisykles.
3. Jungtinis komitetas susirenka, kai būtina, ir bent vieną kartą per metus. Šalys bet kuriuo metu gali prašyti surengti Jungtinio komiteto posėdį. Toks posėdis surengiamas kuo greičiau ir ne vėliau kaip per du (2) mėnesius nuo prašymo gavimo dienos, nebent Šalys susitartų kitaip.
4. Siekdamas tinkamai įgyvendinti Susitarimą, Jungtinis komitetas:
 - a) keičiasi informacija, įskaitant informaciją apie atitinkamų Šalių įstatymų, teisės aktų ir politikos pokyčius, kurie galėtų turėti poveikį oro susisiektimo paslaugoms ir su oro susisiektimu susijusiai statistinei informacijai;
 - b) teikia rekomendacijas ir priima sprendimus Susitarime aiškiai nurodytais atvejais;
 - c) plėtoja bendradarbiavimą, be kita ko, reguliavimo klausimais;
 - d) rengia konsultacijas dėl visų klausimų, susijusių su šio Susitarimo taikymu arba aiškinimu, taip pat prireikus dėl oro susisiektimo klausimų, sprendžiamų tarptautinėse organizacijose, santykiuose su trečiosiomis valstybėmis ir daugiašaliuose susitarimuose, įskaitant svarstymus dėl bendro požiūrio patvirtinimo;
 - e) svarsto, kokiose kitose srityse būtų galima plėtoti Susitarimą, įskaitant rekomendacijas dėl Susitarimo pakeitimų dėl trečiųjų šalių prisijungimo prie

Susitarimo.

5. Jungtinio komiteto rekomendacijas ir sprendimus Šalys tvirtina bendru sutarimu. Jungtinio komiteto priimti sprendimai Šalims yra privalomi.

23 STRAIPSNIS

Ginčų sprendimas ir arbitražas

1. Nedarant poveikio Susitarimo 4 straipsniui, bet koks su Susitarimo taikymu arba aiškinimu susijęs ginčas bet kurios Šalies gali būti pateiktas spręsti pagal šiame straipsnyje numatytą ginčų sprendimo mechanizmą.

2. Nedarant poveikio ankstesnėms Šalių konsultacijoms pagal Susitarimą, jei Šalis pageidauja taikyti šiame straipsnyje numatytą ginčų sprendimo mechanizmą, apie savo ketinimą ji raštu praneša kitai Šaliai ir prašo surengti Jungtinio komiteto posėdį konsultacijų tikslais.

3. Jeigu Jungtinio komiteto posėdis nesurengiamas per du (2) mėnesius nuo ankstesnėje dalyje nurodyto prašymo gavimo arba iki Šalių sutartos dienos arba, jeigu ginčas Jungtiniame komitete neišsprendžiamas per šešis (6) mėnesius nuo pirmiau minėto prašymo, tas ginčas Šalių susitarimu gali būti perduodamas spręsti tam tikram asmeniui arba įstaigai. Jeigu Šalys negali pasiekti bendro sutarimo dėl ginčo perdavimo spręsti tam tikram asmeniui arba įstaigai, tas ginčas bet kurios iš Šalių prašymu perduodamas arbitražui.

4. Nepaisant šio straipsnio 2 dalies, jeigu Šalis ėmėsi veiksmų, kad atsisakytų išduoti kitos Šalies oro vežėjui leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą, jį atšauktų, sustabdytų jo galiojimą, nustatytų jo naudojimo sąlygas ar apribotų jo naudojimą, ginčas gali būti nedelsiant perduodamas spręsti asmeniui ar įstaigai arba pateikiamas arbitražui.

5. Prašymą dėl arbitražo Šalis (toliau – inicijuojančioji šalis) raštu pateikia kitai Šaliai (toliau – atsakančioji šalis). Savo prašyme inicijuojančioji šalis nurodo spręstinus klausimus, apibūdina ginčijamas priemones ir paaiškina, kodėl tokias priemones ji laiko neatitinkančiomis Susitarimo nuostatų.

6. Jei inicijuojančioji ir atsakančioji šalis nenusprendžia kitaip, arbitražą vykdo trijų arbitrų arbitražo teismas, sudaromas taip:

- a) per šešiasdešimt (60) dienų po prašymo dėl arbitražo gavimo inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis paskiria po vieną arbitrą. Per trisdešimt (30) dienų po šių dviejų arbitrų paskyrimo, inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis susitarusios skiria trečiąjį arbitrą, kuris atlieka arbitražo teismo pirmininko pareigas;
- b) jei inicijuojančioji šalis arba atsakančioji šalis nepaskiria arbitro arba jei trečiasis arbitras, kurį reikalaujama paskirti pagal šios dalies a punktą, nepaskiriamas,

inicijuojančioji šalis arba atsakančioji šalis gali paprašyti ICAO tarybos pirmininko per trisdešimt (30) dienų nuo tokio prašymo gavimo paskirti reikiamą arbitrą arba arbitrus. Jeigu ICAO tarybos pirmininkas yra Kataro arba ES valstybės narės pilietis, prašoma, kad arbitrą arba arbitrus skirtų pirmasis pagal rangą tos tarybos pirmininko pavaduotojas, kuris atitinka pilietybės reikalavimą.

7. Arbitražo teismo įsteigimo diena yra diena, kai paskutinis iš trijų arbitrų sutinka su paskyrimu.

8. Procesas vykdomas remiantis darbo tvarkos taisyklėmis, kurias Jungtinis komitetas turi priimti kuo anksčiau, laikydamasis šio straipsnio nuostatų ir Susitarimo 22 straipsnio 4 dalies b punkto bei 5 dalies. Kol Jungtinis komitetas priims darbo tvarkos taisykles, arbitražo teismas nustato savo procedūrinės taisykles.

9. Inicijuojančiosios šalies prašymu arbitražo teismas gali, kol bus priimtas galutinis jo sprendimas, leisti inicijuojančiajai šaliai priimti laikinąsias taisomąsias priemones arba paprašyti atsakančiosios šalies priimti tokias priemones.

10. Ne vėliau nei per devyniasdešimt (90) dienų nuo arbitražo teismo įsteigimo jis pateikia inicijuojančiajai šaliai ir atsakančiajai šaliai tarpinę ataskaitą, kurioje išdėstomi nustatyti faktai ir atitinkamų nuostatų taikomumas, taip pat bendrai pagrindžiami nustatyti faktai ir pateikiamos rekomendacijos. Jei arbitražo teismas nusprendžia, kad termino nepavyks laikytis, jo pirmininkas raštu apie tai praneša inicijuojančiajai šaliai ir atsakančiajai šaliai, nurodydamas vėlavimo priežastis ir datą, kurią arbitražo teismas ketina paskelbti savo tarpinę ataskaitą. Tarpinė ataskaita jokių būdu negali būti paskelbta vėliau nei per šimtą dvidešimt (120) dienų nuo arbitražo teismo įsteigimo dienos.

11. Per keturiolika (14) dienų nuo tarpinės ataskaitos paskelbimo inicijuojanti šalis arba atsakančioji šalis gali pateikti arbitražo teismui rašytinį prašymą peržiūrėti konkrečius tarpinės ataskaitos aspektus. Išnagrinėjęs rašytines inicijuojančiosios šalies ir atsakančiosios šalies pastabas dėl tarpinės ataskaitos, arbitražo teismas gali pataisyti ataskaitą ir nagrinėti klausimą toliau, jei mano, kad to reikia. Galutinio arbitražo teismo sprendimo išvadose pakankamai išsamiai aptariamais tarpinės peržiūros etapu pateikti argumentai ir aiškiai atsakoma į inicijuojančiosios šalies ir atsakančiosios šalies pateiktus klausimus ir pastabas.

12. Arbitražo teismas galutinį sprendimą inicijuojančiajai šaliai ir atsakančiajai šaliai paskelbia per šimtą dvidešimt dienų (120) nuo jo įsteigimo dienos. Jei jis nusprendžia, kad to termino nepavyks laikytis, jo pirmininkas raštu apie tai praneša inicijuojančiajai šaliai ir atsakančiajai šaliai, nurodydamas vėlavimo priežastis ir datą, kurią arbitražo teismas ketina paskelbti savo sprendimą. Sprendimas jokių būdu negali būti paskelbtas vėliau nei per šimtą penkiasdešimt (150) dienų nuo arbitražo teismo įsteigimo dienos.

13. Jeigu Šalis ėmėsi veiksmų, kad atsisakytų išduoti kitos Šalies oro vežėjui leidimą vykdyti oro susisiekimą arba techninį leidimą, jį atšauktų, sustabdytų jo galiojimą, nustatytų jo naudojimo sąlygas ar apribotų jo naudojimą, arba jeigu arbitražo teismas inicijuojančiosios šalies arba atsakančiosios šalies prašymu priima sprendimą, kad byla yra skubi, šio straipsnio 10, 11 ir 12 dalyse nustatyti atitinkami terminai sutrumpinami per pusę.

14. Inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis gali pateikti prašymus dėl galutinio arbitražo teismo sprendimo išaiškinimo per dešimt (10) dienų nuo jo paskelbimo, o toks išaiškinimas

paskelbiamas per penkiolika (15) dienų nuo tokio prašymo gavimo.

15. Jei arbitražo teismas nusprendžia, kad pažeistas Susitarimas ir atsakinga Šalis nesilaiko galutinio arbitražo teismo sprendimo, arba jei jai nepavyksta su kita Šalimi susitarti dėl abiem Šalims priimtinos išeities per šešiasdešimt (60) dienų nuo galutinio arbitražo teismo sprendimo paskelbimo, kita Šalis gali sustabdyti atitinkamų privilegijų taikymą pagal Susitarimą, kol atsakinga Šalis įvykdys galutinį arbitražo teismo sprendimą arba kol inicijuojančioji šalis ir atsakančioji šalis pasieks susitarimą dėl abiem Šalims priimtinos išeities.

16. Šalys apmoka su savo paskirtu arbitru susijusias išlaidas. Kitas su arbitražo teismu susijusias išlaidas Šalys pasidalija po lygiai.

24 STRAIPSNIS

Ryšys su kitais susitarimais

1. Susitarimu, taikant šio straipsnio 2 ir 7 dalis, sustabdomi su tuo pačiu dalyku susiję susitarimai, kuriuos Šalys priėmė anksčiau, nebent Susitarimas nutraukiamas.

2. Ankstesnių tam tikros ES valstybės narės ir Kataro susitarimų dėl oro susisiekimo paslaugų nuostatos, susijusios su klausimais, įtrauktais į Susitarimo 2, 3, 8 ir 11 straipsnius, toliau taikomos kaip Susitarimo dalykas, kai tos nuostatos susijusiems oro vežėjams yra palankesnės ir (arba) lankstesnės. Visos teisės ir lengvatos, kuriomis pagal tas nuostatas naudojasi atitinkamos ES valstybės narės oro vežėjai, tenka visiems Europos Sąjungos vežėjams.

3. Taikant pirmesnę dalį, Šalių ginčai dėl to, ar pagal Šalių ankstesnius susitarimus nustatytos nuostatos arba priemonės yra palankesnės ir (arba) lankstesnės, sprendžiami pagal Susitarimo 23 straipsnyje nustatytą ginčų sprendimo mechanizmą.

4. Bet kokioms papildomoms skrydžių teisėms, kurias po Susitarimo įsigaliojimo datos ES valstybei narei gali suteikti Kataras arba *vice versa*, taikomas Susitarimas ir naudojantis jomis nediskriminuojami Europos Sąjungos oro vežėjai. Apie tokius susitarimus nedelsiant pranešama Jungtiniam komitetui.

5. Jungtinis komitetas parengia ir atnaujiną su šio straipsnio 2 ir 4 dalyse minėtomis skrydžių teisėmis susijusių nuostatų ir susitarimų informacinį sąrašą.

6. Jeigu Šalys pasirašo daugiašalį susitarimą arba patvirtina ICAO priimtą oro susisiekimo srities sprendimą dėl klausimų, kuriems taikomas Susitarimas, jos pagal Susitarimo 22 straipsnį Jungtiniame komitete surengia konsultacijas dėl to, ar siekiant atsižvelgti į tokius pokyčius reikėtų Susitarimą persvarstyti.

7. Nė viena Susitarimo nuostata nedaro poveikio galiojančių ir būsimų ES valstybių

narių ir Kataro susitarimų galiojimui ir taikymui, kiek tai susiję su teritorijomis, į kurias jos turi atitinkamas suverenias teises ir kurios nepatenka į Susitarimo 1 straipsnyje pateiktą teritorijos apibrėžtį.

25 STRAIPSNIS

Pakeitimai

Dėl bet kokio Susitarimo pakeitimo Šalys gali susitarti per konsultacijas, rengiamas pagal Susitarimo 22 straipsnį. Pakeitimai įsigalioja pagal Susitarimo 29 straipsnyje nustatytas sąlygas.

26 STRAIPSNIS

Naujų Europos Sąjungos valstybių narių prisijungimas

1. Prie Susitarimo gali prisijungti valstybės, kurios ES valstybėmis narėmis tapo po Susitarimo pasirašymo dienos.
2. Tokiu atveju ta Europos Sąjungos valstybė narė prie Susitarimo prisijungia deponuodama prisijungimo dokumentą Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui, o šis praneša Katarui apie prisijungimo dokumento deponavimą ir jo datą. Tos Europos Sąjungos valstybės narės prisijungimas įsigalioja 30-ąją dieną po tos dienos, kai buvo deponuotas prisijungimo dokumentas.
3. Susitarimo 24 straipsnio 1, 2, 3 ir 7 dalys *mutatis mutandis* taikomos esamiems susitarimams, kurie galioja ES valstybės narės prisijungimo prie Susitarimo metu.

27 STRAIPSNIS

Nutraukimas

Bet kuri Šalis bet kuriuo metu diplomatiniais kanalais kitai Šaliai gali raštu pranešti apie savo sprendimą nutraukti Susitarimą. Toks pranešimas tuo pat metu išsiunčiamas ICAO ir Jungtinių Tautų sekretariatui. Susitarimas nustoja galioti vidurnaktį Grinvičo laiku Tarptautinės oro transporto asociacijos skrydžių sezono pabaigoje, praėjus vieniems (1)

metams nuo dienos, kurią pateikiamas raštiškas pranešimas apie nutraukimą, nebent iki to laikotarpio pabaigos toks pranešimas atšaukiamas Šalių susitarimu.

28 STRAIPSNIS

Susitarimo registracija

Susitarimas ir visi jo pakeitimai registruojami ICAO pagal Konvencijos 83 straipsnį ir Jungtinių Tautų sekretoriате pagal Jungtinių Tautų chartijos 102 straipsnį.

29 STRAIPSNIS

Įsigaliojimas, laikinas taikymas ir depozitaras

1. Susitarimas įsigalioja antro mėnesio po to, kai Šalys viena kitai praneša apie tam tikslui būtinų taikomų teisinių procedūrų užbaigimą, pirmą dieną.
2. 1 dalies taikymo tikslais diplomatiniais kanalais Kataras apie tai praneša Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui, o Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretorius – Katarui.
3. Nepažeisdamos šio straipsnio 1 dalies, Šalys Susitarimą laikinai taiko nuo jo pasirašymo dienos, laikydamosi savo vidaus tvarkos ir (arba) teisės aktų.
4. Susitarimo depozitaras yra Europos Sąjungos Tarybos generalinis sekretorius.

TAI PATVIRTINDAMI, toliau nurodyti tinkamai įgalioti asmenys pasirašė Susitarimą.

Sudaryta [...] [...] m. [...] [...] d. dviem egzemplioriais airių, anglų, bulgarų, čekų, danų, estų, graikų, ispanų, italų, kroatų, latvių, lenkų, lietuvių, maltiečių, nyderlandų, portugalų, prancūzų, rumunų, slovakių, slovėnų, suomių, švedų, vengrų, vokiečių ir arabų kalbomis; visi tekstai yra autentiški. Jeigu tekstas skirtingomis kalbomis nesutampa, Jungtinis komitetas priima sprendimą, kuria kalba parengtu tekstu vadovautis.

Kataro Valstybės vardu

Europos Sąjungos vardu

Belģijas Karalystės vardu,

Bulgarijas Respublikos vardu

Čekijas Respublikos vardu

Danijas Karalystės vardu

Vokietijos Federacinės
Respublikos vardu

Estijos Respublikos vardu

Airijos vardu

Graikijos Respublikos vardu

Ispanijos Karalystės vardu

Prancūzijos Respublikos vardu

Kroatijos Respublikos vardu

Italijos Respublikos vardu

Kipro Respublikos vardu

Latvijos Respublikos vardu

Lietuvos Respublikos vardu

Liuksemburgo Didžiosios
Hercogystės vardu

Vengrijos vardu

Maltos vardu

Nyderlandų Karalystės vardu

Austrijos Respublikos vardu

Lenkijos Respublikos vardu

Portugalijos Respublikos vardu

Rumunijos vardu

Slovėnijos Respublikos vardu

Slovakijos Respublikos vardu

Suomijos Respublikos vardu

Švedijos Karalystės vardu

1 PRIEDAS

PEREINAMOJO LAIKOTARPIO NUOSTATOS

1. Nepaisant Susitarimo 2 straipsnio 2 dalies, naudojantis trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisėmis teikti keleivių vežimo, mišrias ir krovinių vežimo paslaugas, taip pat penktosios skrydžių laisvės teisėmis teikti krovinių vežimo nustatytais maršrutais paslaugas taikomos šiame priede nustatytos pereinamojo laikotarpio nuostatos.
2. Naudojimasis trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisėmis tarp Katare ir Belgijoje, Italijoje, Nyderlanduose, Prancūzijoje ir Vokietijoje esančių punktų palaipsniui liberalizuojamas pagal 4–8 dalis.
3. Penktosios skrydžių laisvės teisių teikti krovinių vežimo paslaugas skaičius palaipsniui didinamas pagal 9 dalį, kol bus pasiektas sutartas teisių vykdyti skrydžių skaičius – septyni (7) savaitiniai skrydžiai pereinamojo laikotarpio pabaigoje.
4. Kiek tai susiję su skrydžiais į 2 dalyje nurodytas ES valstybes nares (iš jų), Šalių oro vežėjams nuo Susitarimo pasirašymo dienos suteikiama teisė naudotis trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisėmis atsižvelgiant į suteiktą teisių vykdyti savaitinius skrydžius skaičių, 7 ir 8 dalyse pateiktose lentelėse nurodytą kaip bazinį skaičių, ir į priskirtus maršrutus.
5. Teisių vykdyti skrydžius į 2 dalyje nurodytas ES valstybes nares ar iš jų skaičius keičiamas 7 ir 8 dalyse pateiktose lentelėse nurodytais etapais. 1 etapas prasideda pirmąją 2020–2021 m. IATA žiemos sezono dieną, o tolesni etapai (2–5 etapai) – atitinkamai pirmąją 2021–2022 m., 2022–2023 m., 2023–2024 m. ir 2024–2025 m. IATA žiemos sezono dieną.
6. Nuo pirmosios 2024–2025 m. IATA žiemos sezono dienos (nuo 5 etapo) kiekvienos Šalies oro vežėjai turi teisę naudotis trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisėmis, suteiktomis pagal Susitarimo 2 straipsnio 2 dalies c punktą, tarp Katare ir visose ES valstybėse narėse esančių punktų neribojant maršrutų, pajėgumo ir (arba) skrydžių dažnumo.
7. Trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisių teikti keleivių vežimo ir mišrias paslaugas atveju Šalių oro vežėjams suteikiama teisė vykdyti tiek savaitinių skrydžių, kiek nurodyta toliau:

- a. Tarp Katare esančių punktų ir Belgijoje esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
-----------	---------------------	-------------	----------	-------------	----------	----------

Į visus punktus ir iš jų	14	19	24	29	34	Be apribojimų
--------------------------	----	----	----	----	----	---------------

b. Tarp Katare esančių punktų ir Prancūzijoje esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus, esančius Katare ir Paryžiuje, ir iš jų	21	24	27	30	33	Be apribojimų
Į visus punktus, esančius Katare ir Nicoje, ir iš jų	7	10	14	17	21	Be apribojimų
Į visus punktus, esančius Katare ir Lione, ir iš jų	7	10	14	17	21	Be apribojimų
Į kiekvieną iš visų kitų punktų ir iš jų	7	10	14	17	21	Be apribojimų

c. Tarp Katare esančių punktų ir Vokietijoje esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus, esančius Katare ir Frankfurte, ir iš jų	14	18	21	24	28	Be apribojimų
Į visus punktus, esančius Katare ir Miunchene, ir iš jų	14	18	21	24	28	Be apribojimų
Į kiekvieną iš visų kitų punktų ir iš jų	7	11	14	17	21	Be apribojimų

d. Tarp Katare esančių punktų ir Italijoje esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus ir iš jų	81	84	84	89	92	Be apribojimų

e. Tarp Katare esančių punktų ir Nyderlanduose esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus, esančius Katara ir Amsterdame, ir iš jų	10	12	14	14	17	Be apribojimų
Į kiekvieną iš visų kitų punktų ir iš jų	7	7	14	17	21	Be apribojimų

8. Trečiosios ir ketvirtosios skrydžių laisvės teisių teikti krovinių vežimo paslaugas atveju Šalių oro vežėjams suteikiama teisė vykdyti tiek savaitinių skrydžių, kiek nurodyta toliau:

a. Tarp Katara esančių punktų ir Belgijoje esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus ir iš jų	35	39	42	45	49	Be apribojimų

b. Tarp Katara esančių punktų ir Prancūzijoje esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus ir iš jų	7	10	14	17	21	Be apribojimų

c. Tarp Katara esančių punktų ir Vokietijoje esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus ir iš jų	10	14	14	17	21	Be apribojimų

d. Tarp Katara esančių punktų ir Italijoje esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus ir iš	19	21	21	24	28	Be

jų						apribojimų
----	--	--	--	--	--	------------

e. Tarp Katare esančių punktų ir Nyderlanduose esančių punktų (ir *vice versa*)

Maršrutai	Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas	5 etapas
Į visus punktus ir iš jų	10	14	14	17	21	Be apribojimų

9. Penktosios skrydžių laisvės teisių teikti krovinių vežimo paslaugas atveju Šalių oro vežėjams nuo Susitarimo pasirašymo dienos suteikiama teisė naudotis Susitarimo 2 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytomis teisėmis vykdant tris (3) savaitinius skrydžius (bazinį skaičių) tarp kiekvienos ES valstybės narės ir Kataro. Šis teisių vykdyti skrydžius skaičius keičiamas toliau pateikiamoje lentelėje nurodytais etapais, kol bus pasiektas galutinis teisių vykdyti skrydžius skaičius – iš viso septyni (7) savaitiniai skrydžiai. 1 etapas prasideda pirmąją 2020–2021 m. IATA žiemos sezono dieną, o tolesni etapai (2–4 etapai) – atitinkamai pirmąją 2021–2022 m., 2022–2023 m. ir 2023–2024 m. IATA žiemos sezono dieną.

Bazinis skaičius	1 etapas	2 etapas	3 etapas	4 etapas
3	4	5	6	7

10. Remiantis Susitarimo 24 straipsnio 2 dalimi, jei penktosios skrydžių laisvės teisės teikti krovinių vežimo paslaugas, suteiktos prieš pasirašant Susitarimą, geografinė taikymo sritis skiriasi nuo nustatytosios Susitarimo 2 straipsnio 2 dalies c punkte, tokia tų teisių vykdyti skrydžius, kurios buvo suteiktos prieš pasirašant Susitarimą, geografinė taikymo sritis gali likti galioti vietoj Susitarimo 2 straipsnio 2 dalies c punkte nurodytos geografinės taikymo srities.

2 PRIEDAS

PENKTOSIOS SKRYDŽIŲ LAISVĖS TEISIŲ TEIKTI KROVINIŲ VEŽIMO PASLAUGAS GEOGRAFINĖ TAIKymo SRITIS

1 SKIRSNIS

Susitarimo 2 straipsnio 2 dalies c punkto i papunkčio B punkto geografinė taikymo sritis apima visus Šiaurės ir Pietų Amerikos žemynus ir gretimas salas, Bermudą, dalį Karibų jūros salų, Havajų salas (įskaitant Midvėjų ir Palmairą). Susitarimo pasirašymo metu tai apima:

Šiaurės Amerika

Jungtinės Valstijos, Kanada, Meksika.

Karibų jūros salas ir Bermuda

Angilija, Antigva ir Barbuda, Bahamos, Barbadosas, Bermuda, Didžiosios Britanijos Mergelių Salos, Dominika, Dominikos Respublika, Grenada, Haitis, Jamaika, Kaimanų Salos, Kuba, Montseratas, Sent Kitsas ir Nevis, Sent Lusija, Sent Vinsentas ir Grenadinai, Terkso ir Kaikoso Salos, Trinidadas ir Tobagas.

Centrinė Amerika

Belizas, Gvatemala, Hondūras, Kosta Rika, Nikaragva, Panama ir Salvadoras.

Pietų Amerika

Argentina, Bolivija, Brazilija, Čilė, Ekvadoras, Gajana, Kolumbija, Paragvajus, Peru, Surinamas, Urugvajus, Venesuela.

2 SKIRSNIS

Susitarimo 2 straipsnio 2 dalies c punkto ii papunkčio B punkto geografinė taikymo sritis apima visą Aziją, išsidėsčiusią į rytus nuo Irano (jį įskaitant), taip pat gretimas salas, Australiją, Naująją Zelandiją bei gretimas salas ir kai kurias Ramiojo vandenyno salas. Susitarimo pasirašymo metu tai apima:

Pietų Azija

Afganistanas, Bangladešas, Butanas, Indija (įskaitant Andamanų salas), Maldyvai, Nepalas, Pakistanas, Šri Lanka.

Vidurinė Azija

Kazachstanas, Kirgizija, Mongolija, Rusija, Tadžikistanas, Turkmėnistanas, Uzbekistanas.

Rytų Azija

Ypatingasis Administracinis Kinijos Regionas Honkongas, Ypatingasis Administracinis Kinijos Regionas Makao, Japonija, Kinija, Pietų Korėja, Šiaurės Korėja, Taivanas.

Pietryčių Azija

Brunėjaus Darusalamas, Filipinai, Indonezija, Kambodža, Laosas, Malaizija, Mianmaras, Papua Naujoji Gvinėja, Singapūras, Tailandas, Vietnamas.

Azija ir Ramiojo vandenyno regionas

Amerikos Samoa, Australija, Fidžis, Guamas, Kalėdų Sala, Kiribatis, Kokosų (Kilingo) Salos, Kuko Salos, Marianos Šiaurinės Salos, Maršalo Salos, Mikronezija, Naujoji Zelandija, Nauru, Niujė, Norfolko Sala, Palau, Saliamono Salos, Samoa, Tonga, Tuvalu, Vanuatu salos.