



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2021. gada 9. aprīlī
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2021/0083(NLE)

7666/21
ADD 1

AVIATION 69
RELEX 280
OC 7

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2021. gada 8. aprīlis
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2021) 157 final - ANNEX
Temats:	PIELIKUMS dokumentam Priekšlikums Padomes Lēmumam par Gaisa transporta nolīguma starp Kataras Valsti, no vienas puses, un Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no otras puses, parakstīšanu Savienības vārdā un tā provizorisku piemērošanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 157 *final* - ANNEX.

Pielikumā: COM(2021) 157 *final* - ANNEX



Briselē, 8.4.2021.
COM(2021) 157 final

ANNEX

PIELIKUMS

dokumentam

priekšlikums Padomes Lēmumam

par Gaisa transporta nolīguma starp Kataras Valsti, no vienas puses, un Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no otras puses, parakstīšanu Savienības vārdā un tā provizorisku piemērošanu

NOLĪGUMS PAR GAISA TRANSPORTU
STARP KATARAS VALSTI,
NO VIENAS PUSES,
UN EIROPAS SAVIENĪBU UN TĀS DALĪBVALSTĪM,
NO OTRAS PUSES

SATURA RĀDĪTĀJS

1. PANTS. Definīcijas

I SADAĻA. EKONOMISKIE NOTEIKUMI

2. PANTS. Tiesību piešķiršana

3. PANTS. Darbības atļauja

4. PANTS. Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana un ierobežošana

5. PANTS. Īpašumtiesību un kontroles liberalizācija

6. PANTS. Atbilstība normatīvajiem aktiem

7. PANTS. Godīga konkurence

8. PANTS. Iespējas veikt komerciālu darbību

9. PANTS. Muitas nodokļi

10. PANTS. Lietošanas maksas

11. PANTS. Maksas un tarifi

12. PANTS. Statistika

II SADAĻA. SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

13. PANTS. Aviācijas drošums

14. PANTS. Aviācijas drošība

15. PANTS. Gaisa satiksmes pārvaldība

16. PANTS. Vide

17. PANTS. Gaisa pārvadātāju atbildība

18. PANTS. Patērētāju tiesību aizsardzība

19. PANTS. Datorizētas rezervācijas sistēmas

20. PANTS. Sociālie aspekti

III SADAĻA. INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

21. PANTS. Interpretācija un īstenošana

22. PANTS. Apvienotā komiteja

23. PANTS. Strīdu izšķiršana un šķīrējtiesa

24. PANTS. Saistība ar citiem nolīgumiem

- 25. PANTS. Grozījumi
- 26. PANTS. Jaunu Eiropas Savienības dalībvalstu pievienošanās
- 27. PANTS. Nolīguma izbeigšana
- 28. PANTS. Nolīguma reģistrācija
- 29. PANTS. Stāšanās spēkā, provizoriska piemērošana un depozitārs

- 1. PIELIKUMS. Pārejas noteikumi
- 2. PIELIKUMS. Piektais brīvības satiksmes tiesību vienīgi kravu pārvadājumiem ģeogrāfiskā piemērojamība

KATARAS VALSTS (turpmāk “Katara”),

no vienas puses,
un

BEĻĢIJAS KARALISTE,

BULGĀRIJAS REPUBLIKA,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

HORVĀTIJAS REPUBLIKA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

UNGĀRIJA,

MALTA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

RUMĀNIJA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

būdamas Līguma par Eiropas Savienību un Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk kopā “ES Līgumi”) Puses un Eiropas Savienības dalībvalstis (turpmāk kopā “ES dalībvalstis” vai pa vienai “ES dalībvalsts”),

un EIROPAS SAVIENĪBA,

no otras puses,

Katara un ES dalībvalstis, kopā ar Eiropas Savienību būdamas 1944. gada 7. decembrī Čikāgā parakstīšanai atvērtās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju puses,

VĒLOTIES veicināt savas intereses saistībā ar gaisa transportu kā līdzekli ciešākai politisko un ekonomisko saišu veidošanai starp Pusēm,

ATZĪSTOT efektīvas gaisa transporta savienojamības nozīmi tirdzniecības, tūrisma, ieguldījumu, ekonomikas un sociālajā attīstībā,

VĒLOTIES uzlabot gaisa pārvadājumus un veicināt starptautisko aviācijas sistēmu, pamatojoties uz atklātu un godīgu iespēju gaisa pārvadātājiem konkurēt bez diskriminācijas,

VĒLOTIES panākt augstāko gaisa transporta drošuma un drošības līmeni un apliecinot savas nopietnās bažas par rīcību vai draudiem, kas vērsti pret gaisa kuģu drošību un apdraud personu vai īpašuma drošību, negatīvi ietekmē gaisa kuģu darbību un mazina ceļinieku ticību civilās aviācijas drošumam,

NEMOT VĒRĀ Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīšanai atvērta 1944. gada 7. decembrī Čikāgā,

APŅEMOTIES maksimizēt iespējamo ieguvumu no sadarbības regulējuma jomā,

ATZĪSTOT nozīmīgos iespējamos ieguvumus no konkurētspējīgiem gaisa pārvadājumiem un dzīvotspējīgām gaisa transporta nozarēm,

VĒLOTIES veicināt godīgu konkurenci un atzīstot, ka zināmu veidu subsīdijas var nelabvēlīgi ietekmēt konkurenci un apdraudēt šā nolīguma pamatmērķus un ka bez vienlīdzīgiem konkurences nosacījumiem gaisa pārvadātājiem iespējamie ieguvumi var netikt realizēti,

AR NODOMU balstīties uz nolīgumu un pasākumu sistēmu, kas pastāv starp Pusēm, nolūkā atvērt piekļuvi tirgiem un maksimāli palielināt ieguvumus pasažieriem, nosūtītājiem, gaisa pārvadātājiem, kā arī lidostām un to darbiniekiem, kopienām un citiem netiešiem labuma guvējiem,

APSTIPRINOT vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā,

APSTIPRINOT vajadzību pēc steidzamas darbības nolūkā novērst klimata pārmaiņas un pēc pastāvīgas sadarbības nolūkā mazināt siltumnīcefekta gāzu izplūdi aviācijas nozarē saskaņā ar savām starptautiskajām saistībām šajā jomā, tostarp Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) instrumentiem,

APSTIPRINOT, cik svarīgi ir aizsargāt patērētāju intereses un sadarboties, lai sasniegtu augstu patērētāju aizsardzības līmeni,

ATZĪSTOT to, ka lielākas komerciālas iespējas nav paredzētas tam, lai pazeminātu Pušu darbaspēka vai ar darbaspēku saistītus standartus, un atkārtoti apstiprinot, cik svarīgi ir ņemt vērā šā nolīguma ietekmi uz darbaspēku, nodarbinātību un darba apstākļiem, kā arī ieguvumus, kas rodas tad, ja būtiskie saimnieciskie labumi no atvērtiem un konkurējošiem tirgiem tiek apvienoti ar augstiem darbaspēka standartiem,

ŅEMOT VĒRĀ vērēšanos meklēt iespējas veicināt labāku piekļuvi kapitālam gaisa transporta nozarei nolūkā īstenot gaisa transporta turpmāku attīstību,

VĒLOTIES noslēgt nolīgumu par gaisa transportu, kas papildinātu minēto Konvenciju,

IR VIENOJUŠĀS ŠĀDI.

1. PANTS

Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja nav norādīts citādi, termins:

- 1) “nolīgums” ir šis nolīgums, tā pielikumi un tā varbūtējie grozījumi;
- 2) “gaisa transports” ir pasažieru, bagāžas, kravu un pasta sūtījumu pārvadājumi ar gaisa kuģi vai nu atsevišķi, vai apvienojumā, kas tiek piedāvāti vispārībai par atlīdzību vai īres maksu, to starpā regulāri un neregulāri gaisa pārvadājumi;
- 3) “valsts piederības noteikšana” ir konstatējums, ka gaisa pārvadātājs, kurš piedāvā veikt gaisa pārvadājumus saskaņā ar šo nolīgumu, izpilda šā nolīguma 3. pantā izklāstītās prasības attiecībā uz tā īpašumtiesībām, faktisko kontroli un galveno darbības vietu;
- 4) “kompetentās iestādes” ir valdības aģentūras vai juridiskas personas, kas atbild par administratīvu funkciju veikšanu saskaņā ar šo nolīgumu;
- 5) “datorizēta rezervēšanas sistēma” jeb “DRS” ir datorizēta sistēma, kurā cita starpā ir informācija par grafikiem, pieejamību un maksām, kuras piedāvā vairāki gaisa pārvadātāji, ar vai bez rezervēšanas vai biļešu izsniegšanas līdzekļiem, ja daži vai visi šie pakalpojumi ir pieejami pasūtītājiem. Šā nolīguma mērķiem termins DRS ietver “globālās izplatīšanas sistēmas”, ciktāl tās ietver gaisa transporta produktus;
- 6) “Konvencija” ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas tika atvērta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī un ietver:
 - a) visus grozījumus, kas stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) punktu un ko ir ratificējusi gan Katara, gan ES dalībvalsts vai dalībvalstis, ja attiecīgā jautājumā tie ir būtiski, un
 - b) visus pielikumus vai grozījumus, kas pieņemti saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl šie pielikumi vai grozījumi noteiktā brīdī ir spēkā gan Katarā, gan ES dalībvalstī vai dalībvalstīs, ja attiecīgajā jautājumā tie ir būtiski;
- 7) “diskriminācija” ir katra diferenciācija bez objektīva pamata;
- 8) “maksas” ir cenas, kas maksājamas gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvjiem, vai citiem biļešu pārdevējiem par pasažieru pārvadāšanu, izmantojot gaisa pārvadājumus (ieskaitot citus

pārvadāšanas veidus, kas ar tiem saistīti), un nosacījumi, ar kuriem piemērojamas šīs cenas, to starpā atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem;

9) “sagatavotības konstatējums” ir atzinums, ka gaisa pārvadātājam, kurš piedāvā veikt gaisa pārvadājumus saskaņā ar šo nolīgumu, ir apmierinošas finansiālās iespējas un piemērota vadības pieredze šādu pakalpojumu sniegšanā un ka tas ir gatavs izpildīt normatīvo aktu prasības un prasības, kas reglamentē tādu pakalpojumu sniegšanu;

10) “pilnas izmaksas” ir pakalpojumu sniegšanas izmaksas, kam pieskaitīta samērīga maksa par administratīvajiem izdevumiem;

11) “starptautiskie gaisa pārvadājumi” ir gaisa pārvadājumi, kas šķērso gaisa telpu virs vairāku valstu teritorijas;

12. “Puses” ir Katara, no vienas puses, un Eiropas Savienība un tās dalībvalstis, no otras puses;

13) “galvenā darbības vieta” ir gaisa pārvadātāja galvenais birojs vai juridiskā adrese tādas Puses teritorijā, kurā tiek veiktas gaisa pārvadātāja galvenās finansiālās funkcijas un darbības vadība, ieskaitot nepārtrauktu lidojumderīguma uzraudzību;

14) “tarifi” ir cenas, kas maksājamas par kravas pārvadāšanu, izmantojot gaisa pārvadājumu pakalpojumus (tostarp jebkuru citu pārvadāšanas veidu, kas ir ar to saistīts), un nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem;

15) “pašpakalpojumi” ir situācija, kad lidostas lietotājs tieši nodrošina sev vienas vai vairāku kategoriju apkalpošanu uz zemes un par to nodrošināšanu neslēdz nekādu līgumu ar kādu trešo personu; šajā definīcijā lidostas lietotājus savā starpā neuzskata par trešām personām, ja:

a) vienam ir vairākums otrā vai

b) kādai vienai struktūrai ir vairākums katrā no tiem;

16) “būtisks traucējums Kataras vai kādas ES dalībvalsts ekonomikā” ir ārkārtas pagaidu (īstermiņa vai ilgtermiņa) būtiska krīze, kas ietekmē Kataras vai kādas ES dalībvalsts ekonomiku kopumā, nevis tikai noteiktu reģionu vai ekonomikas nozari;

17) “nekomerciāla pietura” ir nosēšanās tādu iemeslu dēļ, kas nav pasažieru uzņemšana gaisa kuģī vai izsēdināšana no tā, nedz arī bagāžas, kravas un/vai pasta sūtījumu iekraušana vai izkraušana;

18) “subsīdija” ir jebkāds valdības vai jebkuras citas jebkāda līmeņa publiskas struktūras finanšu piešķirums, to starpā:

- i. tiešs līdzekļu pārskaitījums un iespējams tiešs līdzekļu vai pasīvu nodevums;
- ii. atteikšanās no ieņēmumiem vai tādu ieņēmumu neiekasēšana, kas citādi būtu iekasējami;
- iii. tādu preču piegāde vai pakalpojumu sniegšana, kas neattiecas uz vispārējo infrastruktūru, vai preču vai pakalpojumu iegāde;
- iv. vai maksājumi finansēšanas mehānismam vai pienākuma uzticēšana privātai struktūrai vai tās norīkošana pildīt vienu vai vairākas i), ii) un iii) apakšpunktā minētās funkcijas, kas parasti būtu valdības vai citas publiskas iestādes kompetencē un praksē nekādā būtiskā ziņā neatšķiras no valdību parastās prakses, kas juridiski vai faktiski attiecas tikai uz noteiktiem gaisa pārvadātājiem un piešķir priekšrocību kādam gaisa pārvadātājam vai pārvadātājiem. Uzskata, ka priekšrocību nepiešķir valdības vai citas publiskas struktūras iejaukšanās, ja privāts tirgus dalībnieks, kura rīcību nosaka komerciāli apsvērumi, būtu veicis tādu pašu finansiālu iejaukšanos;

19) attiecībā uz Kataras Valsti “teritorijai” ir Konvencijas 2. pantā paredzētā nozīme; attiecībā uz Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm “teritorija” ir dalībvalstu sauszemes teritorija, iekšējie ūdeņi un teritoriālie ūdeņi, kam piemēro Līgumu par Eiropas Savienību un Līgumu par Eiropas Savienības darbību saskaņā ar minētajos Līgumos paredzētajiem nosacījumiem, kā arī gaisa telpa virs šīs teritorijas un ūdeņiem.

20) “lietošanas maksa” ir maksa, ko gaisa pārvadātājiem uzliek par lidostas, lidostas vides, aeronavigācijas vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumu izmantošanu, ieskaitot ar to saistītu pakalpojumu un iekārtu izmantošanu.

I SADAĻA

EKONOMISKIE NOTEIKUMI

2. PANTS

Tiesību piešķiršana

Maršrutu grafiks

1. Katra Puse atļauj otras Puses gaisa pārvadātājiem darboties tālāk norādītajos maršrutos:

a) Kataras gaisa pārvadātājiem:

jebkuri punkti Katarā — jebkuri starppunkti — jebkuri punkti Eiropas Savienībā — jebkuri tālāki punkti;

b) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem:

jebkuri punkti Eiropas Savienībā — jebkuri starppunkti — jebkuri punkti Katarā — jebkuri tālāki punkti.

Minētā maršrutu grafika piemērošanas vajadzībām:

“jebkuri punkti” ir viens vai vairāki punkti;

“jebkuri punkti Eiropas Savienībā” ir viens vai vairāki punkti vienā un tajā pašā ES dalībvalstī vai dažādās ES dalībvalstīs — atsevišķi vai kombinācijā un jebkādā secībā.

Satiksmes tiesības

2. Katra Puse piešķir otrai Pusei šādas tiesības veikt starptautiskus gaisa pārvadājumus, ko nediskriminējot īsteno otras Puses gaisa pārvadātāji:

a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;

b) tiesības tās teritorijā nosēsties nekomerciālā nolūkā;

c) tiesības veikt regulārus un neregulārus starptautiskus pasažieru, kombinētos un kravas gaisa pārvadājumus:

i) Kataras gaisa pārvadātājiem — tiesības veikt starptautiskos gaisa pārvadājumus starp jebkuru punktu Katarā un jebkuru punktu Eiropas Savienībā ar

A) trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesībām bez maršrutu, tilpības un/vai biežuma ierobežojumiem un

B) piektās brīvības satiksmes tiesībām kravu pārvadājumos starp Eiropas Savienību un tālākiem punktiem, kas uzskaitīti 2. pielikuma 1. sadaļā, ja piektās brīvības satiksmes tiesību īstenošana nepārsniedz septiņas (7) reizes nedēļā uz katru ES dalībvalsti;

ii) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem — tiesības veikt starptautiskos gaisa pārvadājumus starp jebkuru punktu Eiropas Savienībā un jebkuru punktu Katarā ar

A) trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesībām bez maršrutu, tilpības un/vai biežuma ierobežojumiem un

B) piektās brīvības satiksmes tiesībām kravu pārvadājumos starp Kataru un tālākiem punktiem, kas uzskaitīti 2. pielikuma 2. sadaļā, ja piektās brīvības satiksmes tiesību īstenošana nepārsniedz septiņas (7) reizes nedēļā uz katru ES dalībvalsti;

Uz šo satiksmes tiesību izmantošanu attiecas šā nolīguma I pielikumā iekļautie pārejas noteikumi;

un, lai novērstu šaubas, ES dalībvalstīm, kuru pašreizējos divpusējos gaisa pārvadājumu nolīgumos un izkārtojumā ar Kataru attiecībā uz piektās brīvības satiksmes tiesībām kravu pārvadājumiem ir paredzēts biežums līdz septiņām (7) reizēm nedēļā, abu Pušu pārvadātājiem pieejamais biežums nedēļā pārejas perioda beigās būs kopā septiņas (7) reizes;

d) citas šajā nolīgumā noteiktās tiesības.

Darbības elastīgums

3. Katras Puses gaisa pārvadātāji pēc savas izvēles var jebkurā vai visos reisos 1. punktā noteiktajos maršrutos:

a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;

b) apvienot dažādus reisa numurus vienā gaisa kuģa lidojumā;

c) apkalpot starppunktus un citus punktus, kā arī punktus Pušu teritorijā jebkurā kombinācijā un secībā saskaņā ar 2. punkta noteikumiem;

- d) izlaist nosēšanas kādā(-os) punkt(-os);
- e) jebkurā punktā pārcelt pārvadājumus no jebkura sava gaisa kuģa uz citu savu gaisa kuģi (mainīt gaisa kuģi);
- f) veikt starpnosēšanas jebkurā punktā, kas atrodas katras Puses teritorijā vai ārpus tās;
- g) veikt tranzīta pārvadājumus caur otras Puses teritoriju;
- h) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no šo pārvadājumu izcelsmes;
- i) un vienā pakalpojumā (terminālu kopapkalpošanā) vienā un tajā pašā ES dalībvalstī vai Katarā apkalpot vairāk par vienu punktu.

Šā punkta a)–i) apakšpunktā paredzēto darbības elastīgumu var izmantot bez virzieniskiem vai ģeogrāfiskiem ierobežojumiem un nezaudējot tiesības veikt pārvadājumus, kuri ir citādi atļauti šajā nolīgumā, ja:

i) Kataras gaisa pārvadātāji apkalpo kādu punktu Katarā;

ii) Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji apkalpo kādu punktu Eiropas Savienībā.

4. Katra Puse ļauj katram otras Puses gaisa pārvadātājam noteikt tā piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu biežumu un jaudu, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Atbilstīgi šīm tiesībām neviena no Pusēm nedrīkst vienpusēji ierobežot pārvadājumu apjomu, pakalpojumu biežumu vai regularitāti, pārvadājumu maršrutus, izcelsmi un galamērķi un otras Puses gaisa pārvadātāju ekspluatēto gaisa kuģu tipus, izņemot gadījumus, kad tas notiek muitas, tehniskās, ekspluatācijas, gaisa satiksmes pārvaldības drošuma, vidiskās vai veselības aizsardzības vajadzībās vai kad šajā nolīgumā ir noteikts citādi.

5. Šā nolīguma normas nepiešķir:

- a) Kataras gaisa pārvadātājiem tiesības kādā ES dalībvalstī uzņemt par atlīdzību vai īres maksu vestus pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts tajā pašā ES dalībvalstī;
- b) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem tiesības Katarā uzņemt par atlīdzību vai īres maksu vestus pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts Katarā.

3. PANTS

Darbības atļauja

1. Saņemot darbības atļaujas pieteikumu no vienas Puses gaisa pārvadātāja, otras Puses kompetentās iestādes piešķir attiecīgās darbības un tehniskās atļaujas ar vismazāko iespējamo procesuālo kavēšanos, ja:

a) attiecībā uz Kataras gaisa pārvadātāju:

i) gaisa pārvadātāja galvenā darbības vieta ir Katarā un tam ir derīga darbības licence saskaņā ar Kataras tiesību aktiem;

ii) gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli īsteno un uztur Katara, un

iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar līdzdalības vairākumu pieder Katarai un/vai tās valstspiederīgajiem vai ir to faktiskā kontrolē;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju:

i) gaisa pārvadātājam saskaņā ar ES Līgumiem ir iedibinājums Eiropas Savienības teritorijā un derīga darbības licence saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem;

ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli īsteno un uztur ES dalībvalsts, kas atbild par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un ir precīzi norādīta kompetentā iestāde;

un iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar līdzdalības vairākumu ir Eiropas Savienības dalībvalsts vai dalībvalstu vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalsts vai dalībvalstu un/vai šo valstu piederīgo īpašumā un faktiskā kontrolē;

c) ir izpildīti šā nolīguma 13. un 14. pantā izklāstītie noteikumi;

un d) gaisa pārvadātājs izpilda normatīvajos aktos paredzētos nosacījumus, kurus parasti starptautiskajam gaisa transportam piemēro Puse, kura izskata pieteikumu.

2. Piešķirot darbības atļaujas un tehniskās atļaujas, katra Puse pret visiem pārvadātājiem izturas nediskriminējot.
3. Saņemot darbības atļaujas pieteikumu no vienas Puses gaisa pārvadātāja, otra Puse atzīst visus sagatavotības un/vai valsts piederības konstatējumus, kurus par attiecīgo gaisa pārvadātāju ir sagatavojusi pirmā Puse, tā, it kā šādus konstatējumus būtu sagatavojušas tās kompetentās iestādes, un neveic šo jautājumu papildu izmeklēšanu, izņemot šā nolīguma 4. panta 2. punktā norādītajos gadījumos. Lai novērstu šaubas, šis punkts neattiecas uz konstatējumu atzīšanu saistībā ar drošuma apliecībām vai licencēm, drošības pasākumiem vai apdrošināšanas segumu.

4. PANTS

Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana un ierobežošana

1. Katras Puses kompetentās iestādes var atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības vai tehniskās atļaujas vai izvirzīt tām nosacījumus, vai citādi atteikt, apturēt vai ierobežot otras Puses gaisa pārvadātāja darbību vai izvirzīt tai nosacījumus:

a) attiecībā uz Kataras gaisa pārvadātāju:

- i) gaisa pārvadātāja galvenā darbības vieta nav Katarā vai tam nav derīgas darbības licences saskaņā ar Kataras tiesību aktiem,
- ii) gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli neīsteno un neuztur Katara, vai
- iii) gaisa pārvadātājs tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām nepieder Katarai un/vai Kataras valstspiederīgajiem vai nav to faktiskā kontrolē;

b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju:

- i) gaisa pārvadātājam saskaņā ar ES līgumiem nav iedibinājuma Eiropas Savienības teritorijā vai derīgas darbības licences saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem,
- ii) gaisa pārvadātāja faktisko regulatīvo kontroli neīsteno vai neuztur ES dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, vai nav precīzi norādīta attiecīgā kompetentā iestāde, vai

iii) gaisa pārvadātājs nav tieši vai ar vairākuma īpašumtiesībām Eiropas Savienības vai Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācijas dalībvalsts vai dalībvalstu un/vai šo valstu piederīgo īpašumā vai nav to faktiskā kontrolē;

c) gaisa pārvadātājs nav izpildījis šā nolīguma 6. pantā minēto normatīvo aktu prasības un/vai normatīvo aktu prasības, kuras parasti starptautiskajam gaisa transportam piemēro Puse, kas izskata pieteikumu.

2. Ja Pusei ir dibināts iemesls uzskatīt, ka otras Puses gaisa pārvadātājs ir kādā no 1. punktā minētajām situācijām, šī Puse var pieprasīt apspriešanos ar minēto otru Pusi.

3. Šo apspriešanos sāk, kolīdz iespējams, bet ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pēc šāda pieprasījuma saņemšanas. Ja apmierinoša vienošanās netiek panākta trīsdesmit (30) dienās vai tādā laikposmā no apspriešanās sākuma, par kādu ir panākta vienošanās, vai ja netiek veikts korektīvais pasākums, par kuru ir panākta vienošanās, Pusei, kura pieprasījusi apspriešanos, ir pamats veikt darbības ar nolūku atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot otras Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai tām izvirzīt nosacījumus, lai nodrošinātu atbilstību šā panta noteikumiem.

4. Neatkarīgi no 3. punkta un ievērojot 1. punkta c) apakšpunktu, ja to prasa ārkārtas situācija vai lai novērstu turpmāku neatbilstību, Puse var veikt tūlītēju vai steidzamu darbību. Lai novērstu šaubas, saistībā ar turpmāku neatbilstību ir nepieciešams, lai neatbilstības jautājums jau būtu izvirzīts starp Pušu kompetentajām iestādēm.

5. PANTS

Īpašumtiesību un kontroles liberalizācija

Puses atzīst iespējamus ieguvumus no to attiecīgo gaisa pārvadātāju īpašumtiesību un kontroles pakāpeniskas liberalizēšanas. Puses vienojas tam piemērotā situācijā Apvienotajā komitejā vērtēt gaisa pārvadātāju īpašumtiesību un kontroles savstarpējas liberalizācijas aspektus. Šā vērtējuma rezultātā Apvienotā komiteja var ieteikt šā nolīguma grozījumus saskaņā ar šā nolīguma 25. pantu.

6. PANTS

Atbilstība normatīvajiem aktiem

1. Ielidojot vai atrodoties vienas Puses teritorijā vai izlidojot no tās, otras Puses gaisa

pārvadātāji ievēro normatīvos aktus par starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu uzņemšanu, darbību tās teritorijā vai izlidošanu no tās.

2. Ielidojot vai atrodoties vienas Puses teritorijā vai izlidojot no tās, attiecībā uz otras Puses pasažieriem, apkalpi, bagāžu, kravu un/vai pasta sūtījumiem tiek ievēroti tās normatīvie akti par gaisa kuģu pasažieru, apkalpes, bagāžas, kravas un/vai pasta sūtījumu uzņemšanu, darbību tās teritorijā vai aizceļošanu no tās (ieskaitot noteikumus par ieceļošanu, formalitāšu kārtošānu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai — pasta sūtījumu gadījumā — pasta noteikumus).

3. Puses savā attiecīgajā teritorijā atļauj otras Puses gaisa pārvadātājiem veikt pasākumus nolūkā nodrošināt, ka tiek pārvadātas tikai tādas personas, kurām ir ceļošanas dokumenti, kas vajadzīgi, lai ielidotu vai atrastos tranzītā otras Puses teritorijā.

7. PANTS

Godīga konkurence

1. Puses vienojas, ka to gaisa pārvadātājiem ir taisnīgas un vienādas iespējas konkurēt gaisa transporta pakalpojumu sniegšanas jomā.

2. Puses:

a) aizliedz un (kur tādas pastāv) savā attiecīgajā jurisdikcijā un ar savām attiecīgajām iekšējām procedūrām un procesiem novērš visas diskriminācijas vai negodīgas prakses formas, kas negatīvi ietekmētu godīgas un vienlīdzīgas iespējas otras Puses gaisa pārvadātājiem konkurēt, sniedzot gaisa pārvadājumu pakalpojumus;

b) nepiešķir un neļauj piešķirt subsīdijas vai atbalstu nevienam gaisa pārvadātājam, ja tādas subsīdijas negatīvi ietekmē taisnīgās un vienādās iespējas otras Puses gaisa pārvadātājiem konkurēt gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā.

3. Neatkarīgi no 2. punkta b) apakšpunkta var piešķirt:

a) atbalstu maksātnespējīgiem vai grūtībās nonākušiem gaisa pārvadātājiem, ja:

i) šā atbalsta nosacījums ir ticams pārstrukturēšanas plāns, kas balstīts uz reālistiskiem pieņēmumiem ar mērķi piemērotā termiņā nodrošināt maksātnespējīga vai grūtībās nonākušā gaisa pārvadātāja ilgtermiņa dzīvotspēju;

un ii) attiecīgais gaisa pārvadātājs, tā ieguldītāji vai akcionāri paši būtiski piedalās pārstrukturēšanas izmaksu segšanā;

b) īslaicīgu likviditātes atbalstu grūtībās nonākušam gaisa pārvadātājam aizdevumu vai aizdevuma garantiju veidā, nepārsniedzot summu, kas nepieciešama vienīgi tam, lai attiecīgais gaisa pārvadātājs turpinātu saimniecisko darbību, uz pārstrukturēšanas vai likvidācijas plāna izstrādei nepieciešamo laikposmu;

c) ar noteikumu, ka atbalsts nepārsniedz minimālo summu, kas nepieciešama to mērķa sasniegšanai, un ka ietekme uz gaisa transporta pakalpojumu sniegšanu ir minimāla:

i) subsīdijas, ko sniedz, lai novērstu dabas katastrofu nodarīto kaitējumu;

ii) Katara — subsīdijas, kas novērš būtisku traucējumu tās ekonomikā, un ES un tās dalībvalstis — subsīdijas, kas novērš būtisku traucējumu vienas vai vairāku ES dalībvalstu ekonomikā;

d) subsīdijas gaisa pārvadātājiem, kuriem ir uzticēts veikt pārvadājumus atbilstīgi skaidri noteiktām sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistībām, lai apmierinātu būtiskas iedzīvotāju transporta vajadzības, kuras nevar apmierināt vienīgi ar tirgus spēkiem, ar noteikumu, ka šīs subsīdijas nepārsniedz samērīgu atlīdzību par attiecīgo gaisa pārvadājumu veikšanu.

4. Puses nodrošina, ka ikviens to gaisa pārvadātājs, kas sniedz gaisa transporta pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, vismaz reizi gadā publisko finansiālo ziņojumu un tam pievienotu finanšu pārskatu, kuram ir veikta neatkarīga revīzija, ievērojot starptautiski atzītus grāmatvedības un uzņēmumu finansiālās informācijas izpaušanas standartus, piemēram, starptautiskos finanšu pārskatu standartus; un ka tad, ja kāda no Pusēm veic subsidēšanu, šo subsidēšanu finansiālajā ziņojumā norāda atsevišķi.

5. Katra Puse pēc otras Puses pieprasījuma 30 dienās, ja Puses nav vienojušās citādi, izsniedz otrai Pusei finansiālos ziņojumus un citu pieejamu informāciju, arī par 4. punktā minētajiem jautājumiem, un kuru otra Puse var pamatoti pieprasīt, lai pārliecinātos par šā panta noteikumu ievērošanu. Šādu informāciju, ja tā ir slepenota komercinformācija, pieprasītāja Puse traktē kā konfidencialu.

6. Katra Puse, izmantojot tās attiecīgās iekšējās procedūras un procesus, īsteno un piemēro pasākumus, kas faktiski aizliedz un novērš to, ka tās gaisa pārvadātāji:

a) veic saskaņotas darbības, kuru cēlonis ir tieša vai netieša konkurentu vienošanās vai lēmums un kuru mērķis vai sekas ir konkurences novēršana, mazināšana vai kroplošana. Var pasludināt, ka šāds aizliegums nav piemērojams, ja šādi nolīgumi, lēmumi vai prakse palīdz uzlabot pakalpojumu ražošanu vai izplatīšanu vai tehnisko vai ekonomisko attīstību, vienlaikus ļaujot patērētājiem gūt taisnīgu daļu no ieguvuma, un: i) neuzliek attiecīgajiem uzņēmumiem ierobežojumus, kuri nav

obligāti vajadzīgi, lai sasniegtu šos mērķus; ii) neļauj šādiem uzņēmumiem likvidēt konkurenci attiecībā uz šo pakalpojumu būtisku daļu;

b) ļaunprātīgi izmanto dominanci tā, ka tas var ietekmēt gaisa pārvadājumu pakalpojumus uz šo Pusi vai no tās, un

c) īsteno gaisa pārvadātāju koncentrāciju, kas būtiski kavē efektīvu konkurenci, it īpaši – radot vai nostiprinot dominanci.

7. Ja Puse (turpmāk “Puse, kas rīkojas”), uzskata, ka tās pārvadātāju godīgas un vienlīdzīgas iespējas konkurēt negatīvi ietekmē:

a) diskriminācija vai negodīga prakse, kas aizliegta ar 2. punkta a) apakšpunktu;

b) subsīdija, kas aizliegta ar 2. punkta b) apakšpunktu, izņemot 3. punktā minētās;

c) neatbilstība 4. un 5. punkta pārredzamības noteikumiem;

d) tas, ka otra Puse nepilda 6. punktā noteiktos pienākumus,

tā var rīkoties saskaņā ar 8.–10. punktu.

8. Puse, kas rīkojas, iesniedz otrai Pusei rakstisku pieprasījumu apspriesties, kam pievienots rakstisks ziņojums par tās novērojumiem un būtiskajiem pierādījumiem. Apspriedes sākas ne vēlāk kā trīsdesmit (30) dienas pēc šāda pieprasījuma saņemšanas, ja vien Puses nav vienojušās citādi. Apspriedes var pieprasīt ar Apvienotās komitejas starpniecību.

9. Ja Puse, kas rīkojas, un otra Puse nepanāk vienošanos par jautājumu sešdesmit (60) dienās no apspriežu sākuma vai citā laikposmā, par kuru vienojušās Puses vai Apvienotā komiteja, Puse, kas rīkojas, var veikt pasākumus pret gaisa pārvadātājiem, kas ir veikuši apstrīdētās darbības vai kas ir guvuši labumu no attiecīgās diskriminācijas, negodīgās prakses vai subsīdijām. Puse, kas rīkojas, vismaz piecpadsmit (15) dienas pirms šādu pasākumu īstenošanas rakstiski paziņo otrai Pusei par to, kādi pasākumi tiks veikti.

10. Saskaņā ar iepriekšējo punktu veiktie pasākumi ir piemēroti, samērīgi un ierobežoti līdz apjomam un laikam, kas ir obligāti nepieciešams, ar mērķi mazināt kaitējumu Puses, kas rīkojas, gaisa pārvadātājiem un mazināt nepienācīgo priekšrocību, ko ir ieguvuši pārvadātāji, pret kuriem minētos pasākumus vērs.

11. Saskaņā ar 9. punktu veiktas darbības un pasākumi neskar nevienas Puses tiesības atsaukties uz šā nolīguma 23. pantā noteikto strīdu izšķiršanas procedūru.

12. Ja ar šo pantu saistītus jautājumus iesniedz šā nolīguma 23. pantā paredzētajā strīdu

izšķiršanas procedūrā, minētā panta 10., 11. un 12. punktā norādītos termiņus samazina uz pusi.

13. Nekas šajā nolīgumā neietekmē, neierobežo un neapdraud Pušu konkurences iestāžu un šo iestāžu pieņemto lēmumu pārskatītāju tiesu pilnvaras un tiesības. Nekāda Puses rīcība saskaņā ar šā panta 9. punktu neskar darbības un pasākumus, kurus var veikt minētās iestādes un tiesas, to starpā tās Puses iestādes un tiesas, kura rīkojas. Tiesu nolēmumus par minēto kompetento iestāžu rīcību un pasākumiem izslēdz no šā nolīguma 23. pantā noteiktā strīdu izšķiršanas mehānisma.

8. PANTS

Iespējas veikt komerciālu darbību

Darījumi

1. Puses ir vienisprātis, ka šķēršļi komerciālo pārvadātāju darījumiem mazina ieguvumus, kas jāpanāk ar šo nolīgumu. Tādēļ Puses efektīvi un savstarpēji sadarbojas, lai likvidētu šķēršļus abu Pušu komerciālo ekspluatantu darījumiem, ja tādi šķēršļi var kavēt komercdarbību, radīt konkurences traucējumus vai ietekmēt vienādās konkurences iespējas.

2. Apvienotā komiteja, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 22. pantu, izstrādā sadarbības procesu, kas attiecas uz darījumiem un komerciālās darbības iespējām. Saskaņā ar šā nolīguma 22. pantu Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai risinātu ar šā panta piemērošanu saistītus jautājumus.

Gaisa pārvadātāja pārstāvji

3. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības brīvi izveidot birojus un objektus otras Puses teritorijā, lai sniegtu gaisa pārvadājumu pakalpojumus un reklamētu un pārdotu gaisa pārvadājumu pakalpojumus un saistītas darbības, tostarp tiesības pārdot un izsniegt jebkādu savu un citu pārvadātāju biļeti un/vai gaisa pārvadājumu pavadzīmi.

4. Katras Puses gaisa pārvadātāji ir tiesīgi saskaņā ar otras Puses normatīvajiem aktiem par iecelšanu, uzturēšanos un nodarbinātību ievest un uzturēt otras Puses teritorijā vadības, pārdošanas, tehnisko, darbības un citu speciālistu personālu, kas ir nepieciešams, lai atbalstītu gaisa pārvadājumu veikšanu. Vajadzības gadījumā, ievērojot attiecīgos spēkā esošos normatīvos aktus, abas Puses atvieglo un paātrina darba atļauju piešķiršanu darbiniekiem, kuri saskaņā ar šo punktu strādā birojos, arī tiem, kuri veic dažus īslaicīgus pienākumus ne ilgāk par deviņdesmit (90) dienām. Katras Puses gaisa pārvadātāji var brīvi izvēlēties, vai otras Puses teritorijā strādāt kopā ar to izraudzītu vispārējo tirdzniecības aģentu.

Apkalpošana uz zemes

5. Apkalpošanā uz zemes otras Puses teritorijā katram gaisa pārvadātājam ir:

- a) tiesības nodrošināt pašam savu apkalpošanu uz zemes (pašpakalpojumus);
- b) vai tiesības izvēlēties no konkurējošiem pakalpojumu sniedzējiem, kas nodrošina kompleksu vai daļēju apkalpošanu uz zemes, arī no citiem gaisa pārvadātājiem, ja tiem ir atļauta piekļuve tirgum, pamatojoties uz katras Puses normatīvajiem aktiem, un ja tirgū ir tādi piegādātāji.

Šā punkta a) un b) apakšpunktā minētās tiesības attiecas tikai uz noteiktiem pieejamo telpu vai tilpības ierobežojumiem, ko prasa lidostas darbības drošības uzturēšana. Ja tādi ierobežojumi ierobežo, nepieļauj vai liedz pašapkalpošanos un starp piegādātājiem, kas nodrošina apkalpošanu uz zemes, faktiski nav konkurences, attiecīgā Puse nodrošina, ka visi šie pakalpojumi ar vienādiem un adekvātiem nosacījumiem ir pieejami visiem gaisa pārvadātājiem; tādu pakalpojumu cenas nosaka pēc piemērotiem, objektīviem, atklātiem un nediskriminatīviem kritērijiem.

Laika nišu piešķiršana lidostās

6. Katra Puse nodrošina, ka tās noteikumi, vadlīnijas un procedūras laika nišu piešķiršanai lidostās savā teritorijā tiek piemērotas pārredzami, efektīvi, nediskriminatīvi un laikus.

Darbības plāni, programmas un grafiki

7. Pieprasīt paziņot saskaņā ar šo nolīgumu veikto gaisa pārvadājumu darba plānus, programmas vai grafikus Puse var tikai informatīvos nolūkos. Ja Puse pieprasa šādu paziņojumu, tā samazina paziņošanas prasību un procedūru administratīvo slogu otras Puses gaisa transporta starpniekiem un gaisa pārvadātājiem.

Pārdošana, vietējie izdevumi un naudas līdzekļu pārskaitījumi

8. Ikviens jebkuras Puses gaisa pārvadātājs drīkst iesaistīties gaisa pārvadājumu un saistīto pakalpojumu pārdošanā otras Puses teritorijā tieši un/vai — pēc gaisa pārvadātāja izvēles — ar tā pārdošanas aģentu vai citu gaisa pārvadātāja izraudzītu starpnieku palīdzību, vai internetā, vai pa citu pieejamu kanālu. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības pārdot šādus pārvadājumu un saistītos pakalpojumus, un ikviena persona drīkst brīvi pirkt šādus pārvadājumus un saistītos pakalpojumus minētās teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

9. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts segt vietējos izdevumus, ieskaitot, bet ne tikai, degvielas pirkšanu, otras Puses teritorijā vietējā valūtā. Ikvienas Puses gaisa pārvadātāji pēc savas izvēles drīkst segt šādus izdevumus otras Puses teritorijā brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar tirgus valūtas maiņas kursu.

10. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības jebkurā brīdī pēc pieprasījuma konvertēt brīvi konvertējamā valūtā un pārvest no otras Puses valsts teritorijas uz paša izraudzītu valsti vietējos ieņēmumus. Konvertācija un pārvedumi ir jāatļauj tūlīt, bez ierobežojumiem un aplikšanas ar attiecīgajiem nodokļiem pēc valūtas maiņas tirgus kursa, kas piemērojams attiecīgajām transakcijām un pārvedumiem dienā, kad pārvadātājs iesniedz sākotnējo pārveduma pieteikumu, un tiem nepiemēro nekādas maksas, izņemot parasto maksu par banku pakalpojumiem, ko piemēro par tādu konvertēšanu un pārvešanu.

Sadarbīgas tirgdarbības līgumi

11. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ikviens katras Puses gaisa pārvadātājs var slēgt sadarbīgas tirgdarbības līgumus, piemēram, par bloku rezervēšanu vai kodu koplietošanu, ar:

- a) jebkuru Pušu gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem;
- b) jebkuru trešās valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem, un/vai
- c) jebkuru zemes (cietzemes vai jūras) pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju jebkurā valstī,

ar nosacījumu, ka i) apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir atbilstīgas satiksmes tiesības, ii) līgumpārvadātājiem ir attiecīgs(-i) pamatā esošais(-ie) maršruts(-i) maršrutu grafikā, un iii) līgums atbilst regulatīvajām prasībām, kuras parasti piemēro šādiem līgumiem.

12. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu, ikviens katras Puses gaisa pārvadātājs var slēgt sadarbīgas tirgdarbības līgumus, piemēram, par bloku rezervēšanu vai kodu koplietošanu, ar pārvadātāju, kurš apkalpo iekšzemes sektoru, ja i) tie ir daļa no starptautiska ceļojuma un ii) līgumi atbilst prasībām, kuras parasti piemēro šādiem līgumiem. Šā punkta mērķiem iekšzemes sektors, ja apkalpojošais pārvadātājs ir Eiropas Savienības pārvadātājs, ir maršruts ES dalībvalsts teritorijā, bet, ja apkalpojošais pārvadātājs ir Kataras pārvadātājs, — maršruts Kataras teritorijā.

13. Attiecībā uz tādu pasažieru pārvadājumu pārdošanu, kuri ietver sadarbīgas tirgdarbības līgumus, pircējs ir jāinformē tirdzniecības vietā vai katrā ziņā pie reģistrēšanās lidojumam vai pirms iekāpšanas, ja attiecīgā savienotā lidojuma gadījumā reģistrācija nav vajadzīga, par to, kuri transporta pakalpojumu sniedzēji apkalpos katru minētā pakalpojuma

sektoru.

Intermodālie pakalpojumi

14. Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem uz virszemes transporta pakalpojumu sniedzējiem neattiecas normatīvie akti, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka šo virszemes transportu piedāvā gaisa pārvadātājs, izmantojot savu nosaukumu.

15. Neatkarīgi no citiem šā nolīguma noteikumiem katras Puses gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravas pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem ir tiesības bez ierobežojumiem saistībā ar starptautisko gaisa satiksmi izmantot jebkādu virszemes transportu kravas pārvadāšanai uz jebkuru punktu vai no jebkura punkta Pušu teritorijā vai trešās valstīs, arī pārvadājumiem uz visām lidostām ar muitas aprīkojumu un no tām, un attiecīgā gadījumā saskaņā ar piemērojamiem normatīvajiem aktiem ietverot tiesības pārvadāt kravas, kas atrodas muitas kontrolē. Šādām kravām, ko pārvadā ar virszemes transportu vai gaisa transportu, lidostā ir pieejamas muitas procedūras un telpas. Gaisa pārvadātāji drīkst izvēlēties paši veikt virszemes pārvadājumus vai nodrošināt tos, veicot pasākumus ar citiem virszemes transporta sniedzējiem, kā arī izmantot virszemes pārvadājumu pakalpojumus, ko sniedz citi gaisa pārvadātāji un netieši kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji. Tādus intermodālus kravas pārvadājumu pakalpojumus var piedāvāt par vienu kopēju cenu, kurā ir ietverta maksa gan par gaisa transportu, gan pārvadāšanu pa zemi, ar noteikumu, ka nosūtītāji nav maldināti par faktisko pārvadāšanu.

Franšīze/markējums

16. Katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības slēgt franšīzes vai marķēšanas nolīgumus ar jebkuras Puses vai trešo valstu sabiedrībām, ieskaitot gaisa pārvadātājus, ja gaisa pārvadātājiem ir attiecīga atļauja un tie atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus Puses parasti piemēro šādiem pasākumiem, sevišķi tiem, kuros pieprasīts izpaust pakalpojumu veicēja gaisa pārvadātāja identitāti.

Noma

17. Puses piešķir viena otras gaisa pārvadātājiem tiesības sniegt pakalpojumus saskaņā ar šo nolīgumu:

- a) izmantojot gaisa kuģus, ko bez apkalpes nomā no jebkura iznomātāja;
- b) izmantojot gaisa kuģus, ko ar apkalpi nomā no citiem nomnieka Puses gaisa pārvadātājiem;

- c) izmantojot gaisa kuģus, ko ar apkalpi nomā no valsts, kura nav nomnieka Puse, gaisa pārvadātājiem, ja nomu pamato ārkārtas vajadzības, sezonālas tilpības vajadzības vai nomnieka darbības grūtības un nomas ilgums nepārsniedz laikposmu, kas nepieciešams vienīgi šo vajadzību apmierināšanai vai grūtību pārvarēšanai.

Attiecīgās Puses var pieprasīt, ka to kompetentajām iestādēm ir jāapstiprina nomas līgums, lai pārbaudītu atbilstību šajā punktā paredzētajiem nosacījumiem un piemērojamajām drošuma un drošības prasībām. Taču, ja Puse pieprasa šādu apstiprinājumu, tā cenšas paātrināt apstiprināšanas procedūras un attiecīgajiem pārvadātājiem minimalizēt administratīvo slodzi. Lai novērstu šaubas, šā punkta noteikumi neskar Puses normatīvos aktus attiecībā uz minētās Puses gaisa pārvadātāju veiktu gaisa kuģu nomu.

9. PANTS

Muitas nodokļi

1. Ierodoties vienas Puses teritorijā, gaisa kuģi, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, kurus veic otras Puses gaisa pārvadātāji, tā parasto aprīkojumu, degvielu, smērvielas, tehniskos palīgmateriālus patēriņam, zemes aprīkojumu, rezerves daļas (ieskaitot dzinējus), gaisa kuģa krājumus (to starpā, bet ne tikai, tādas preces kā pārtiku, dzērienus, tabakas izstrādājumus un citus ražojumus, kas lidojuma laikā ierobežotā daudzumā ir paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru patēriņam) un citus priekšmetus, kas paredzēti izmantošanai vai ko izmanto tikai saistībā ar starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa ekspluatāciju vai apkalpošanu, uz savstarpības pamata un ar nosacījumu, ka aprīkojums un krājumi paliek uz gaisa kuģa klāja, atbrīvo no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem, inspekcijas maksām, pievienotās vērtības nodokļa (PVN) un tamlīdzīgiem netiešajiem nodokļiem, kā arī līdzīgiem maksājumiem un nodevām, ko:

a) uzliek valsts vai vietējās iestādes vai Eiropas Savienība un

b) kuru pamatā nav sniegto pakalpojumu izmaksas.

2. Uz savstarpības pamata atbrīvojumu no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kas minēti šā panta 1. punktā, izņemot maksājumus, kuru pamatā ir sniegtā pakalpojuma izmaksas, piemēro šādos gadījumos:

a) gaisa kuģa krājumiem, kas ievesti vai piegādāti Puses teritorijā un samērīgā daudzumā iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;

- b) zemes aprīkojumam un rezerves daļām (ieskaitot dzinējus), kas ievesti Puses teritorijā, lai apkalpotu, veiktu tehnisko apkopi vai remontētu tādu otras Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, kas tiek izmantots starptautiskajos gaisa pārvadājumos;
- c) degvielai, smērvielām un tehniskajiem palīgmateriāliem patēriņam, kas ievesti vai piegādāti Puses teritorijā, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;
- d) iespieddarbiem — kā noteikts katras Puses muitas tiesību aktos —, kas ir ievesti vai piegādāti vienas Puses teritorijā un iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;
- e) un drošuma un drošības aprīkojumam izmantošanai lidostās vai kravas termināļos.

3. Nekas šajā nolīgumā neliedz Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus degvielai, kas tās teritorijā nediskriminējošā veidā piegādāta izmantošanai gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kurš veic lidojumus starp diviem punktiem tās teritorijā.

4. Gaisa kuģa aprīkojumu, kā arī šā panta 1. un 2. punktā minētos materiālus, krājumus un rezerves daļas, kas parasti paliek Puses gaisa pārvadātāja ekspluatētā gaisa kuģī, drīkst izkraut otras Puses teritorijā vienīgi ar minētās Puses muitas dienestu atļauju, un var prasīt, lai tie tiktu uzglabāti minēto iestāžu uzraudzībā vai kontrolē uz laiku līdz to atkārtotai izvešanai vai citai realizācijai saskaņā ar muitas noteikumiem.

5. Šajā pantā paredzētie atbrīvojumi ir spēkā arī gadījumos, kad vienas Puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kam otra Puse līdzīgi ir piešķirusi tādus pašus atbrīvojumus, par šā panta 1. un 2. punktā minēto priekšmetu nomu vai pārvietošanu otras Puses teritorijā.

6. Nekas šajā nolīgumā neliedz kādai Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus precēm, ko pārdod citādā veidā nekā pasažieru patēriņam gaisa kuģī gaisa pārvadājumu posmā starp diviem punktiem tās teritorijā, kur ir atļauta iekāpšana vai izkāpšana.

7. Bagāžu un kravas, kas tiešā tranzītā šķērso Puses teritoriju, atbrīvo no nodokļiem, muitas un tamlīdzīgiem maksājumiem, kuru pamatā nav sniegto pakalpojumu izmaksas.

8. Var prasīt, lai šā panta 1. un 2. punktā minētais aprīkojums un krājumi tiek uzglabāti kompetento iestāžu uzraudzībā un kontrolē.

9. Šis nolīgums neietekmē starp ES dalībvalstīm un Kataru noslēgto spēkā esošo nolīgumu noteikumus par ienākuma un kapitāla nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu.

10. PANTS

Lietošanas maksas

1. Katra Puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras var uzlikt otras Puses gaisa pārvadātājiem par aeronavigācijas un gaisa satiksmes vadības izmantošanu, ir saistītas ar izmaksām un nav diskriminējošas. Jebkurā gadījumā šāda veida lietošanas maksas otras Puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kuri ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam.

2. Katra Puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras var uzlikt otras Puses gaisa pārvadātājiem par lidostas, aviācijas drošības un saistīto objektu un pakalpojumu izmantošanu, izņemot maksas, ko iekasē saistībā ar šā nolīguma 8. panta 5. punktā minētajiem pakalpojumiem, nav netaisnīgi diskriminējošas un ir objektīvi sadalītas starp lietotāju kategorijām. Šie maksājumi atspoguļo, bet nepārsniedz pilno pašizmaksu, kas maksas iekasētājām kompetentajām iestādēm vai struktūrām rodas par attiecīgās lidostas un aviācijas drošības objektu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostās, kurās izmanto vienotu maksājumu sistēmu. Šīs maksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc nolietojuma summas atskaitīšanas. Objektus un pakalpojumus, par ko piemēro lietošanas maksas, nodrošina efektīvi un ekonomiski. Jebkurā gadījumā šīs maksas otras Puses gaisa pārvadātājiem piemēro, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kuri ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam maksu piemērošanas laikā.

3. Katra Puse pieprasa maksas iekasētājām kompetentajām iestādēm vai struktūrām, kas atrodas tās teritorijā, un gaisa pārvadātājiem, kuri izmanto pakalpojumus un objektus, veikt apspriešanos un apmainīties ar informāciju, kas varētu būt nepieciešama, lai nodrošinātu precīzu pārskatu par maksu samērīgumu saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktā izklāstītajiem principiem. Maksas iekasētājas kompetentās iestādes vai struktūras sniedz lietotājiem pamatotu paziņojumu par visiem priekšlikumiem mainīt lietošanas maksas, lai pirms tādām izmaiņām lietotāji varētu paust savu viedokli un iesniegt piezīmes.

11. PANTS

Maksas un tarifi

1. Puses ļauj gaisa pārvadātājiem brīvi noteikt maksas un tarifus, pamatojoties uz brīvu un godīgu konkurenci.

2. Katra Puse var nediskriminējošā veidā abu Pušu gaisa pārvadātājiem pieprasīt paziņot savām kompetentajām iestādēm to gaisa pārvadājumu maksas un tarifus, kuru izcelsme ir Puses teritorijā, vienkāršoti un tikai informācijas nolūkā. Šādu gaisa pārvadātāju paziņojumu var pieprasīt ne agrāk kā tad, kad ir izteikts sākotnējais maksu un tarifu piedāvājums.

12. PANTS

Statistika

1. Puses sadarbojas Apvienotajā komitejā, lai uzlabotu savstarpēju apmaiņu ar statistikas informāciju, kas saistīta ar gaisa transportu saskaņā ar šo nolīgumu.

2. Katra Puse pēc pieprasījuma sniedz otrai Pusei pieejamos statistikas datus, kas nav konfidenciāli un nav slepenota komercinformācija, saistībā ar satiksmes pakalpojumiem, kurus sniedz saskaņā ar šo nolīgumu, kā to prasa Pušu attiecīgie normatīvie akti, bez diskriminācijas un tā, kā var pamatoti pieprasīt.

II SADAĻA SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

13. PANTS

Aviācijas drošums

1. Puses atkārtoti apstiprina, cik svarīga ir cieša sadarbība aviācijas drošuma jomā. Šajā sakarā Puses attiecīgi iesaistās turpmākā sadarbībā saistībā ar negadījumu izmeklēšanu, normatīvo attīstību, drošuma informācijas apmaiņu, iespējamu dalību vienai otras veiktajās uzraudzības darbībās vai kopīgu uzraudzības darbību veikšanu, kā arī kopīgu projektu un iniciatīvu izstrādi.

2. Lidojumderīguma apliecības, kompetences apliecības un licences, kuras izsniegusi vai par derīgu atzinusi viena Puse un kuras joprojām ir spēkā, otra Puse un tās pilnvarotās aviācijas iestādes atzīst par derīgām gaisa pārvadājumu veikšanai, ja tādas apliecības vai licences izsniegtas vai atzītas par derīgām saskaņā ar un atbilstīgi vismaz attiecīgajiem starptautiskajiem standartiem un ieteicamajai praksei un procedūrām attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumu veikšanu, kā paredzēts Konvencijā.

3. Katra Puse jebkurā laikā var pieprasīt apspriešanos par otras Puses uzturētajiem un pārvaldītajiem drošības standartiem un prasībām jomās, kas saistītas ar aeronavigācijas iekārtām, lidojuma apkalpi, gaisa kuģiem un gaisa kuģu ekspluatāciju. Šādas apspriešanās notiek trīsdesmit (30) dienās pēc pieprasījuma iesniegšanas.

4. Ja pēc šādas apspriešanās pieprasītāja Puse konstatē, ka otra Puse pienācīgi neuztur un nepārvalda tādos drošības standartus un prasības šā panta 3. punktā minētajās jomās, kas, ja nav nolemts citādi, ir vismaz līdzvērtīgi Konvencijā noteiktajiem minimālajiem standartiem, otrai Pusei tiek paziņots par šādu konstatējumu.

Otra Puse trīsdesmit (30) dienās iesniedz korektīvo pasākumu plānu, kurā ir ietverts tā īstenošanas grafiks. Puses vienojas par korektīvo pasākumu plānu un tā attiecīgo grafiku pirms tā īstenošanas.

Ja otra Puse samērīgā termiņā nav veikusi piemērotus korektīvos pasākumus, tas ir pamats pieprasītājai Pusei atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot tāda gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai izvirzīt nosacījumus attiecībā uz tām, kura drošumu uzrauga otra Puse, vai citādi atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot šāda gaisa pārvadātāja darbības vai izvirzīt tām nosacījumus.

5. Katra Puse piekrīt, ka ikvienu gaisa kuģi, ko ekspluatē Puses gaisa pārvadātājs vai kas

tiek ekspluatēts tā vārdā, tam atrodoties otras Puses teritorijā, var pakļaut otras Puses kompetento iestāžu perona pārbaudei, lai pārliecinātos par attiecīgo gaisa kuģa un tā apkalpes dokumentu spēkā esību, kā arī gaisa kuģa un tā aprīkojuma acīmredzamo stāvokli, ja tāda pārbaude nepamatoti neaizkavē gaisa kuģa ekspluatāciju.

6. Ja Puse pēc perona pārbaudes konstatē, ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa darbība neatbilst saskaņā ar Konvenciju noteiktajiem minimālajiem aeronavigācijas standartiem un procedūrām, šī Puse gaisa kuģa ekspluatantam paziņo par šo neatbilstību, vienlaikus lūdzot veikt nepieciešamos korektīvos pasākumus. Ja ir lietderīgi, otras Puses kompetentajām iestādēm, kas atbild par tā gaisa pārvadātāja drošuma uzraudzību, kurš ekspluatē gaisa kuģi, var lūgt, lai tās apstiprina gaisa kuģa ekspluatanta veikto korektīvo pasākumu. Neatkarīgi no minētā katra Puse ļaus piekļūt to perona pārbaudžu rezultātiem, kas veiktas attiecībā uz gaisa kuģa ekspluatantiem, kuru drošumu uzrauga otra Puse.

7. Katrai Pusei ir tiesības nekavējoties rīkoties, cita starpā – tiesības atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības vai tehniskās atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot otras Puses gaisa pārvadātāja darbības, ja tā secina, ka tas ir nepieciešams, ņemot vērā tūlītējas briesmas aviācijas drošumam. Puse, kura veic šādus pasākumus, nekavējoties informē otru Pusi, paskaidrojot savas rīcības iemeslus.

8. Jebkura darbība, ko Puse veic saskaņā ar šā panta 4., 6. vai 7. punktu, ir nepieciešama un proporcionāla, lai novērstu konstatējumu par drošumu, un tiek apturēta, tiklīdz tai vairs nav iemesls.

14. PANTS

Aviācijas drošība

1. Puses uzsver apņemšanos sasniegt augstākos aviācijas drošības standartus un var attiecīgi iesaistīties turpmākā dialogā un sadarbībā šajā jomā.

2. Puses atkārtoti apliecina apņemšanos rūpēties par civilās aviācijas drošību pret nelikumīgas iejaukšanās aktiem, sevišķi pienākumus saskaņā ar Konvenciju, Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kura parakstīta Tokijā 1963. gada 14. septembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kas parakstīta Hāgā 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kura parakstīta Monreālā 1971. gada 23. septembrī, Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kurš parakstīts Monreālā 1988. gada 24. februārī, un Konvenciju par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu, kas parakstīta Monreālā 1991. gada 1. martā, ciktāl Puses ir puses minētajās konvencijās, kā arī citās konvencijās un protokolos, kas skar civilās aviācijas drošību.

3. Puses pēc pieprasījuma viena otrai sniedz visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu visus draudus civilās aviācijas drošībai un cita starpā novērstu civilu gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpi, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, kā arī citādu draudus civilās aviācijas drošībai.

4. Savstarpējās attiecībās Puses rīkojas atbilstīgi starptautiskajiem aviācijas drošības standartiem un attiecīgajai ICAO noteiktajai ieteicamajai praksei. Tās prasa to reģistros reģistrēto gaisa kuģu ekspluatantiem, tādu gaisa kuģu ekspluatantiem, kuru pamatdarbības vieta vai pastāvīgas uzturēšanās vieta ir to teritorijā, kā arī lidostu ekspluatantiem to teritorijā darboties vismaz saskaņā ar tādiem aviācijas drošības noteikumiem.

5. Katra Puse nodrošina, ka tiek veikti efektīvi pasākumi tās teritorijā, lai aizsargātu civilo aviāciju pret nelikumīgu iejaukšanos, ieskaitot, bet ne tikai, pasažieru un to rokas bagāžas, reģistrētās bagāžas pārbaudi, personu, kas nav pasažieri, tostarp apkalpes, un priekšmetu, kurus tie pārvadā, pārbaudi un drošības kontroli, kravas, pasta sūtījumu, lidojuma laikā patērējamo krājumu un lidostu krājumu pārmeklēšanu un drošības kontroli, kā arī kontrolējamo teritoriju un ierobežotu lidojumu zonu piekļuves kontroli. Šie pasākumi ir jāpielāgo, lai tie atbilstu augošajam civilās aviācijas drošības apdraudējumam. Katra Puse piekrīt, ka ir jāievēro drošības noteikumi, ko pieprasa otra Puse, saistībā ar gaisa kuģu uzņemšanu, darbību tās teritorijā vai aizceļošanu no tās.

6. Pilnībā ievērojot un respektējot otras Puses suverenitāti, Puse var pieņemt drošības pasākumus iekļūšanai tās teritorijā, kā arī ārkārtas pasākumus, lai novērstu specifiskus draudus drošībai, par kuriem nekavējoties jāpaziņo otrai Pusei. Katra Puse izturas labvēlīgi pret otras Puses pieprasījumu veikt pamatotus īpašus drošības pasākumus, un pirmā Puse ņem vērā drošības pasākumus, kādus jau piemēro otra Puse, un otras Puses piedāvātu viedokli, kā arī iespējamo nelabvēlīgo ietekmi uz gaisa transportu starp Pusēm. Izņemot gadījumus, kad tas pamatotu iemeslu dēļ nav iespējams ārkārtas situācijā, katra Puse iepriekš informē otru Pusi par visiem īpašajiem drošības pasākumiem, kurus paredzēts ieviest un kuri varētu radīt būtisku finansiālu vai operacionālu ietekmi uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kas tiek sniegti saskaņā ar šo nolīgumu. Katra Puse atbilstīgi šā nolīguma 22. pantam un — attiecīgā gadījumā — steidzami var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai apspriestu šādus drošības pasākumus.

7. Katra Puse tomēr atzīst, ka nekas šajā pantā neierobežo Puses iespējas vispār atteikt ielidošanu tās teritorijā reisam vai reisiem, kas pēc tās uzskatiem rada draudus tās drošībai.

8. Ja notiek incidents, kas saistīts ar civila gaisa kuģa nelikumīgu sagrābšanu, vai pastāv tā draudi, vai notiek citas nelikumīgas darbības pret gaisa kuģa, pasažieru un apkalpes, lidostas vai aeronavigācijas objektu drošību, Puses palīdz viena otrai, atvieglinot saziņu un veicot citus piemērotus pasākumus, lai ātri un droši novērstu tādu incidentu vai tā draudus.

9. Katra Puse veic visus pasākumus, kurus uzskata par lietderīgiem, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģis, kurš ir nelikumīgi sagrābts vai pret kuru ir veiktas citas nelikumīgas darbības un kurš atrodas uz zemes tās teritorijā, tiek aizturēts uz zemes, ja vien gaisa kuģa izlidošanas

nepieciešamību nerada primārais pienākums aizsargāt cilvēku dzīvību. Ja ir lietderīgi, tādus pasākumus veic, savstarpēji apspriežoties.

10. Ja Pusei ir dibināti iemesli uzskatīt, ka otra Puse neievēro šā panta noteikumus, pirmā var pieprasīt tūlītēju apspriešanos ar otru. Tādu apspriešanos sāk trīsdesmit (30) dienās pēc šāda lūguma saņemšanas vai vēlāk, ja par to ir vienošanās. Ja apmierinoša vienošanās netiek panākta trīsdesmit (30) dienās vai ilgākā laikposmā, par kuru ir panākta vienošanās, kā minēts iepriekš, tas ir iemesls, lai Puse, kura pieprasījusi apspriešanos, veiktu darbības, lai atteiktu, atsauktu, apturētu vai ierobežotu otras Puses gaisa pārvadātāja darbības un tehniskās atļaujas vai izvirzītu tām nosacījumus ar mērķi nodrošināt atbilstību šā panta noteikumiem. Ja to prasa ārkārtas situācija vai nolūkā novērst turpmāku neatbilstību šā panta noteikumiem, Puse var veikt tūlītēju pagaidu darbību.

11. Jebkura saskaņā ar šo pantu veikta darbība ir nepieciešama un samērīga, lai novērstu draudus drošībai, un to beidz, kad otra Puse ir panākusi atbilstību šā panta noteikumiem vai kad tāda darbība vairs nav nepieciešama.

15. PANTS

Gaisa satiksmes pārvaldība

1. Puses sadarbojas regulatīvajos jautājumos attiecībā uz aeronavigācijas pakalpojumiem, ieskaitot to uzraudzību. Tās risina jebkuru ar gaisa satiksmes pārvaldības veikšanu saistītu politikas jautājumu nolūkā optimizēt lidojumu vispārējo efektivitāti, samazināt izmaksas un ietekmi uz vidi, kā arī uzlabot sistēmu drošumu un veiktspēju.

2. Puses mudina savas kompetentās iestādes un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus sadarboties savstarpējas izmantojamības jautājumos, lai, ja tas iespējams, dziļāk integrētu abu Pušu sistēmas, mazinātu aviācijas ietekmi uz vidi, kā arī dalītos informācijā, ja tas ir lietderīgi.

3. Puses veicina sadarbību starp aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, lai apmainītos ar lidojumu datiem un koordinētu satiksmes plūsmas lidojumu efektivitātes optimizēšanai ar mērķi uzlabot resursu izmantošanu un panākt paredzamību, punktualitāti un pakalpojumu nepārtrauktību.

4. Puses vienojas sadarboties attiecībā uz modernizācijas programmām, ieskaitot izstrādi, izvietojumu un labāko praksi ekonomiskuma, gaisa satiksmes pārvaldības un attiecīgo lidlauku aspektu ziņā, kā arī mudināt uz kopīgu dalību validēšanas un demonstrēšanas pasākumos.

16. PANTS

Vide

1. Puses atbalsta vajadzību aizsargāt vidi, veicinot ilgtspējīgu aviācijas attīstību. Puses plāno sadarbojoties noteikt jautājumus, kas ir saistīti ar aviācijas ietekmi uz vidi.
2. Puses atzīst, ka ir svarīgi strādāt kopā, lai ņemtu vērā un minimalizētu aviācijas ietekmi uz vidi saskaņā ar šā nolīguma mērķiem.
3. Puses atzīst, ka ir svarīgi risināt klimata pārmaiņas un tāpēc samazināt ar iekšzemes un starptautisko gaisa transportu saistīto siltumnīcefekta gāzu (SEG) izplūdi. Tās vienojas sadarboties šajos jautājumos ar mērķi izstrādāt un īstenot instrumentus, ieskaitot Starptautiskās aviācijas radītās CO₂ emisijas izlīdzināšanas un samazināšanas shēmas (*CORSIA*) attīstības īstenošanas noteikumus, un citos aspektos, kam ir īpaša nozīme aviācijas nozares SEG izplūdes samazināšanas kontekstā.
4. Puses apņemas apmainīties ar informāciju un nodrošināt regulāru dialogu starp ekspertiem, lai uzlabotu sadarbību jautājumos par aviācijas ietekmi uz vidi, ieskaitot:
 - a) videstīgu aviācijas tehnoloģiju izpēti un izstrādi;
 - b) gaisa satiksmes pārvaldības inovāciju nolūkā samazināt aviācijas ietekmi uz vidi;
 - c) ilgtspējīgas alternatīvās aviācijas degvielas izpēti un izstrādi;
 - d) viedokļu apmaiņu jautājumos par aviācijas ietekmi uz vidi un klimatam kaitīgu aviācijas izmešu mazināšanu;
 - e) trokšņa mazināšanu un uzraudzību nolūkā samazināt aviācijas ietekmi uz vidi.
5. Puses saskaņā ar savām daudzpusējām tiesībām un pienākumiem vides jomā arī veicina sadarbību, tostarp finanšu un tehnoloģiju jomā, saistībā ar pasākumiem, kas paredzēti starptautiskās aviācijas radīto siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanai.
6. Puses atzīst, ka ir svarīgi veikt piemērotus pasākumus, lai novērstu vai citādi mazinātu gaisa transporta ietekmi uz vidi, ar nosacījumu, ka tādi pasākumi pilnībā atbilst Pušu tiesībām un pienākumiem saskaņā ar starptautiskajām tiesībām.

17. PANTS

Gaisa pārvadātāju atbildība

Puses atkārtoti apliecina savus pienākumus, kuras tās ir uzņēmušās atbilstīgi Konvencijai par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas parakstīta Monreālā 1999. gada 28. maijā (Monreālas konvencijai).

18. PANTS

Patērētāju aizsardzība

Puses sadarbojas, lai aizsargātu patērētāju intereses gaisa transporta jomā. Šīs sadarbības mērķis ir augsta patērētāju aizsardzības līmeņa sasniegšana. Šajā nolūkā Puses savstarpēji Apvienotajā komitejā apspriež patērētāju interešu jautājumus, tostarp to plānotos pasākumus, ar mērķi sasniegt augstāku regulējuma konvergenci un saderīgumu, ciktāl tas iespējams.

19. PANTS

Datorizētas rezervācijas sistēmas

1. Datorizētu rezervācijas sistēmu (turpmāk tekstā “DRS”) piegādātājiem, kas darbojas vienas Puses teritorijā, ir tiesības ieviest un uzturēt savas DRS un nodrošināt, ka tās ir brīvi pieejamas ceļojumu aģentūrām vai ceļojumu sabiedrībām, kuru pamatdarbība ir ar ceļojumiem saistītu produktu izplatīšana otras Puses teritorijā, ja minētās DRS atbilst visām attiecīgajām otras Puses regulatīvajām prasībām.

2. Puses atceļ visas pastāvošās prasības, kas var ierobežot vienas Puses DRS brīvu piekļuvi otras Puses tirgum vai citādi ierobežot konkurenci. Puses atturas no tādu prasību pieņemšanas nākotnē.

3. Neviena Puse savā teritorijā nepiemēro un neļauj piemērot otras Puses DRS piegādātājiem DRS attēlošanas prasības, kas atšķiras no prasībām, kuras tiek piemērotas pašas Puses DRS piegādātājiem vai citām DRS pirmās Puses tirgū. Neviena Puse neliedz slēgt nolīgumus starp DRS piegādātājiem, to nodrošinātājiem un abonentiem, kas saistīti ar informācijas par ceļojumu pakalpojumiem apmaiņu un veicina izsmeļošas un objektīvas

informācijas sniegšanu patērētājiem vai neitrālas attēlošanas regulatīvo prasību izpildi.

4. Vienas Puses DRS īpašniekiem un ekspluatantiem, kuri izpilda otras Puses attiecīgās regulatīvās prasības, ja tādas ir, ir tādas pašas iespējas būt DRS īpašniekiem otras Puses teritorijā, kādas ir jebkuras citas DRS īpašniekiem un ekspluatantiem, kuri darbojas minētās Puses tirgū.

20. PANTS

Sociālie aspekti

1. Puses atzīst, cik svarīgi ir ņemt vērā šā nolīguma ietekmi uz darbu, nodarbinātību un darba apstākļiem. Puses piekrīt sadarboties ar darbaspēku saistītos jautājumos šā nolīguma darbības jomā, cita starpā attiecībā uz ietekmi uz nodarbinātību, pamattiesībām darbā, darba apstākļiem, sociālo aizsardzību un sociālo dialogu.

2. Puses atzīst katras Puses tiesības noteikt sev tādu darba aizsardzības līmeni, kādu uzskata par piemērotu, kā arī attiecīgi pieņemt vai grozīt attiecīgos tiesību aktus un politiku atbilstīgi saviem starptautiskajiem pienākumiem. Puses nodrošina, ka to attiecīgajos normatīvajos aktos paredzētās tiesības un principi tiek nevis apdraudēti, bet efektīvi īstenoti.

3. Katra Puse turpina uzlabot minētos aktus un politiku atbilstīgi saviem starptautiskajiem pienākumiem un tiecas uz to, lai nodrošinātu un veicinātu augstu darba aizsardzības līmeni aviācijas nozarē. Puses atzīst, ka uz darba pamatprincipu un tiesību pārkāpumiem nevar atsaukties un citādi izmantot, lai gūtu likumīgas salīdzinošas priekšrocības, un ka darbaspēka standartus nevar izmantot protekcionismam.

4. Puses apstiprina apņemšanos saskaņā ar pienākumiem, kas izriet no to dalības Starptautiskajā darba organizācijā (SDO) un Starptautiskās darba konferences 86. sesijā 1998. gadā pieņemtās SDO Deklarācijas par pamatprincipiem un tiesībām darbā un tās turpmākās izpildes, ievērot, veicināt un efektīvi īstenot un piemērot pamatprincipus un pamattiesības darbā.

5. Puses veicina to mērķu sasniegšanu, kas ietverti SDO Pienācīga darba nodrošināšanas programmā un SDO 2008. gada Deklarācijā par sociālo taisnīgumu un taisnīgu globalizāciju, ko Starptautiskā darba konference pieņēma 97. sesijā.

6. Katra Puse apņemas darīt visu, lai ratificētu SDO pamatkonvencijas, ja to vēl nav izdarījusi. Puses arī apsvērs citu SDO konvenciju ratificēšanu un tādu vēlāku attiecīgo darbaspēka un sociālās jomas starptautisko standartu efektīvu ieviešanu, kuriem ir nozīme civilās aviācijas nozarē, ņemot vērā vietējos apstākļus.

7. Katra Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai risinātu darbaspēka jautājumus, kurus pieprasītāja Puse uzskata par būtiskiem.

III SADAĻA INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

21. PANTS

Interpretācija un īstenošana

1. Puses viena otrai piešķir šajā nolīgumā paredzētās tiesības. Šajā nolīgumā ietvertu atsauci uz tiesībām, kas piešķirtas kādas Puses gaisa pārvadātājiem, uztver tikai kā atsauci uz šai Pusei piešķirtajām tiesībām. Nekas šajā nolīgumā nav jāuztver par nodomu piešķirt tiesības vai uzlikt pienākumus, uz kuriem Puses valstspiederīgie var tieši atsaukties otras Puses tiesās vai šķīrējtiesās.

2. Puses veic visus attiecīgos vispārējos vai īpašos pasākumus, lai nodrošinātu šā nolīguma noteikto pienākumu izpildi.

3. Īstenojot savas tiesības, kas paredzētas šajā nolīgumā, Puses veic pasākumus, kas ir piemēroti un samērīgi šo pasākumu mērķim.

4. Puses atturas no pasākumiem, kas traucētu sasniegt šā nolīguma mērķus.

5. Katra Puse atbild par šā nolīguma pareizu īstenošanu tās teritorijā.

6. Ja kādai no Pusēm ir bažas par iespējamiem šā nolīguma pārkāpumiem, tā var lūgt otrai Pusei informāciju un palīdzību. Pēc šāda lūguma saņemšanas otra Puse, ievērojot tās piemērojamos normatīvos aktus, sniedz visu vajadzīgo informāciju un palīdzību.

7. Šis nolīgums nekavē apspriedes un pārrunas starp Pušu kompetentajām iestādēm ārpus Apvienotās komitejas, arī gaisa transporta attīstības, drošības, drošuma, vides, sociālās politikas, gaisa satiksmes pārvaldības, aviācijas infrastruktūras, konkurences un patērētāju aizsardzības jomā. Puses informē Apvienoto komiteju par tādu apspriežu un pārrunu iznākumu, kas var ietekmēt šā nolīguma interpretāciju vai piemērošanu.

8. Ja šajā nolīgumā ir dota atsauce uz Pušu sadarbību, tostarp, bet ne tikai,

komercdarbības iespēju, drošības, drošuma, vides, gaisa satiksmes pārvaldības un patērētāju aizsardzības jomā, Puses cenšas atrast kopēju pamatu vienotai rīcībai, lai šo nolīgumu attīstītu tālāk un/vai uzlabotu tā darbību attiecīgajās jomās, balstoties uz abpusēju piekrišanu.

22. PANTS

Apvienotā komiteja

1. No Pušu pārstāvjiem sastāvoša Apvienotā komiteja atbild par šā nolīguma administrēšanas uzraudzību un nodrošina tā pareizu īstenošanu.
2. Apvienotā komiteja pieņem savu reglamentu.
3. Apvienotā komiteja sanāk pēc vajadzības un vismaz vienreiz gadā. Katra no Pusēm var jebkurā laikā pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu. Šādai sanāksmei ir jānotiek pēc iespējas ātrāk, bet ne vēlāk kā divus (2) mēnešus pēc pieprasījuma sasaukt sanāksmi saņemšanas, ja vien Puses nevienojas citādi.
4. Lai pareizi tiktu īstenots šis nolīgums, Apvienotā komiteja:
 - a) apmainās ar informāciju, ieskaitot izmaiņas attiecīgo Pušu tiesību aktos, noteikumos un politikā, kas var ietekmēt gaisa pārvadājumus, un ar statistikas informāciju, kas attiecas uz gaisa transportu;
 - b) dod ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, kas skaidri paredzēti šajā nolīgumā;
 - c) attīsta sadarbību, arī regulatīvajos jautājumos;
 - d) rīko apspriedes par visiem ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju saistītajiem jautājumiem un — vajadzības gadījumā — par gaisa satiksmes jautājumiem, ko izskata starptautiskās organizācijās, attiecībās ar trešām valstīm un daudzpusējos nolīgumos, kā arī apsvērumiem par to, vai ir jāpieņem vienota pieeja;
 - e) apsver iespējamās jomas šā nolīguma paplašināšanai, arī ieteikumus par šā nolīguma grozījumiem, lai trešās valstis varētu piekļūt šim nolīgumam.
5. Apvienotās komitejas ieteikumi un lēmumi tiek pieņemti ar Pušu vienprātību. Apvienotās komitejas pieņemtie lēmumi Pusēm ir saistoši.

23. PANTS

Strīdu izšķiršana un šķīrējtiesa

1. Neskarot šā nolīguma 4. pantu, strīdus, kas saistīti ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, Puses var iesniegt izskatīšanai šajā pantā paredzētajā strīdu izšķiršanas mehānismā.
2. Neskarot iepriekšējas apspriešanās starp Pusēm saskaņā ar šo nolīgumu, ja Puse vēlas izmantot šajā pantā paredzēto strīdu izšķiršanas mehānismu, tā par savu nodomu rakstiski paziņo otrai Pusei un pieprasa organizēt Apvienotās komitejas sanākumi, lai apspriestos.
3. Ja Apvienotās komitejas sanāksme nenotiek divos (2) mēnešos no iepriekšējā punktā minētā pieprasījuma saņemšanas dienas vai līdz datumam, par kuru Puses vienojušās, vai ja strīds Apvienotajā komitejā netiek izšķirts sešos (6) mēnešos no minētā pieprasījuma saņemšanas dienas, strīda izskatīšanu pēc Pušu vienošanās var nodot kādai personai vai struktūrai izlemšanai. Ja Puses nespēj vienoties par strīda nodošanu izlemšanai kādai personai vai struktūrai, strīda izskatīšanu pēc jebkuras Puses pieprasījuma nodod šķīrējtiesai.
4. Neatkarīgi no šā panta 2. punkta, ja Puse ir veikusi darbības, lai atteiktu, atsauktu, apturētu vai ierobežotu otras Puses gaisa pārvadātāja darbības vai tehniskās atļaujas vai izvirzītu tām nosacījumus, strīda izskatīšanu var nekavējoties nodot izlemšanai personai vai struktūrai vai iesniegt šķīrējtiesai.
5. Šķīrējtiesas procesa pieprasījumu viena Puse (turpmāk "prasītāja Puse") rakstiski iesniedz otrai Pusei (turpmāk "atbildētāja Puse"). Prasītāja Puse pieprasījumā izklāsta risināmos jautājumus, apraksta aplūkojamo pasākumu un paskaidro, kādēļ uzskata, ka pasākums nav saderīgs ar šā nolīguma noteikumiem.
6. Ja prasītāja Puse un atbildētāja Puse nevienojas citādi, strīdu izšķir šķīrējtiesa, kurā ir trīs šķīrējtiesneši un kura ir izveidota šādi:
 - a) sešdesmit (60) dienās pēc domstarpību izšķiršanas pieprasījuma saņemšanas prasītāja Puse un atbildētāja Puse iecel pa vienam šķīrējtiesnesim. Trīsdesmit (30) dienās pēc šo divu šķīrējtiesnešu iecelšanas prasītāja Puse un atbildētāja Puse vienojoties iecel trešo šķīrējtiesnesi, kurš darbojas kā šķīrējtiesas priekšsēdētājs;
 - b) ja prasītāja Puse vai atbildētāja Puse neieceļ šķīrējtiesnesi vai ja trešo šķīrējtiesnesi neieceļ saskaņā ar šā punkta a) apakšpunktu, prasītāja Puse vai atbildētāja Puse var lūgt ICAO Padomes priekšsēdētāju iecelt vajadzīgo šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnešus trīsdesmit (30) dienās no pieprasījuma saņemšanas dienas. Ja ICAO Padomes priekšsēdētājam ir Kataras vai kādas ES dalībvalsts valstspiederība, tad šķīrējtiesnesi iecelt amatā lūdz augstāko šīs padomes priekšsēdētāja vietnieku, kurš nav diskvalificēts minētā iemesla dēļ.
7. Šķīrējtiesas izveides diena ir diena, kad pēdējais no trim minētajiem šķīrējtiesnešiem piekrīt viņa iecelšanai.

8. Procesu rīko saskaņā ar reglamentu, kuru Apvienotā komiteja pieņem, cik drīz vien iespējams, ievērojot šā panta noteikumus un saskaņā ar šā nolīguma 22. panta 4. punkta b) apakšpunktu un 5. punktu. Kamēr Apvienotā komiteja nav pieņēmusi reglamentu, šķīrējtiesa nosaka savus procesuālos noteikumus.

9. Pēc prasītājas Puses pieprasījuma šķīrējtiesa var atļaut prasītājai Pusei pieņemt pagaidu korektīvus pasākumus vai lūgt atbildētāju Pusi pieņemt pagaidu korektīvus pasākumus līdz galīgā tiesas nolēmuma pieņemšanai.

10. Šķīrējtiesa ne vēlāk kā deviņdesmit (90) dienās pēc tās izveides prasītājai Pusei un atbildētājai Pusei iesniedz starpposma ziņojumu, kurā izklāstīti konstatētie fakti, attiecīgo noteikumu piemērojamība un šķīrējtiesas secinājumu un ieteikumu galvenais pamatojums. Ja tā uzskata, ka minēto termiņu nevar ievērot, tiesas priekšsēdētājs par to rakstiski paziņo prasītājai Pusei un atbildētājai Pusei, norādot kavēšanās iemeslus un datumu, kurā tiesa plāno iesniegt savu starpposma ziņojumu. Šķīrējtiesa starpposma ziņojumu nekādā gadījumā neizdod vēlāk kā simt divdesmit (120) dienas pēc tās izveides.

11. Prasītāja Puse vai atbildētāja Puse četrpadsmit (14) dienās pēc starpposma ziņojuma izdošanas var iesniegt šķīrējtiesai rakstisku pieprasījumu, lai tiktu pārskatīti īpaši tā aspekti. Pēc prasītājas Puses un atbildētājas Puses rakstisko piezīmju izskatīšanas par starpposma ziņojumu tiesa var grozīt ziņojumu un veikt turpmāku pārbaudi pēc saviem ieskatiem. Šķīrējtiesas galīgā nolēmuma secinājumos iekļauj starpposma ziņojuma posmā minēto argumentu pietiekamu apspriešanu un sniedz skaidras atbildes uz prasītājas Puses un atbildētājas Puses jautājumiem un piezīmēm.

12. Šķīrējtiesa paziņo savu galīgo nolēmumu prasītājai Pusei un atbildētājai Pusei simt divdesmit (120) dienās no tās izveides dienas. Ja šķīrējtiesa uzskata, ka šo termiņu nav iespējams ievērot, tās priekšsēdētājs par to rakstiski paziņo prasītājai Pusei un atbildētājai Pusei, norādot kavēšanās iemeslus un dienu, kad šķīrējtiesa plāno izdot nolēmumu. Šķīrējtiesa nolēmumu nekādā gadījumā neizdod vēlāk kā simt piecdesmit (150) dienas no tās izveides dienas.

13. Ja Puse ir veikusi darbības, lai atteiktu, atsauktu, apturētu, izvirzītu nosacījumus vai ierobežotu darbības vai tehniskās atļaujas otras Puses gaisa pārvadātājam, vai ja pēc prasītājas Puses un atbildētājas Puses lūguma šķīrējtiesa nolemj, ka lieta ir steidzama, attiecīgos šā panta 10., 11. un 12. punktā norādītos termiņus samazina uz pusi.

14. Prasītāja Puse un atbildētāja Puse var iesniegt lūgumus skaidrot šķīrējtiesas galīgo nolēmumu desmit (10) dienās pēc tā izdošanas, un skaidrojumus tā izdod piecpadsmit (15) dienās pēc lūguma saņemšanas.

15. Ja šķīrējtiesa konstatē, ka ir pārkāpts šis nolīgums un atbildīgā Puse nepilda šķīrējtiesas galīgo nolēmumu vai sešdesmit (60) dienās pēc tiesas galīgā nolēmuma paziņošanas nav panākusi vienošanos ar otru Pusi par abpusēji apmierinošu risinājumu, otra Puse var pārtraukt piemērot salīdzināmus ieguvumus, kas rodas no šā nolīguma, līdz brīdim, kad atbildīgā Puse izpildījusi šķīrējtiesas galīgo nolēmumu vai prasītāja Puse un atbildētāja Puse panākušas vienošanos par abpusēji apmierinošu risinājumu.

16. Katra Puse sedz tās ieceltā šķīrējtiesneša izmaksas. Pārējās šķīrējtiesas izmaksas Puses sedz vienādās daļās.

24. PANTS

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Šis nolīgums aptur agrākus starp Pusēm noslēgtus nolīgumus un vienošanās par to pašu priekšmetu, ievērojot šā panta 2. un 7. punktu, izņemot gadījumu, kad šo nolīgumu izbeidz.
2. Agrāka ES dalībvalsts un Kataras gaisa pārvadājumu nolīguma vai kārtības noteikumus par jautājumiem, kas aptverti šā nolīguma 2., 3., 8. un 11. pantā, turpina piemērot kā šā nolīguma noteikumus, ja tie no attiecīgo gaisa pārvadātāju viedokļa ir labvēlīgāki un/vai elastīgāki. Visas tiesības un labumus, ko saskaņā ar šiem noteikumiem saņem attiecīgās ES dalībvalsts gaisa pārvadātāji, iegūst visi Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji.
3. Iepriekšējā punkta mērķiem jebkuru strīdu starp Pusēm par to, vai agrāka Pušu nolīguma vai kārtības noteikumi vai attieksmes ir labvēlīgākas un/vai elastīgākas, izšķir ar šā nolīguma 23. pantā paredzēto strīdu izšķiršanas mehānismu.
4. Jebkurām satiksmes papildu tiesībām, kuras pēc šā nolīguma stāšanās spēkā ES dalībvalsts varētu piešķirt Katarai vai otrādi, piemēro šo nolīgumu, un tās nediskriminē Eiropas Savienības gaisa pārvadātājus. Par tādu vienošanos nekavējoties paziņo Apvienotajai komitejai.
5. Apvienotā komiteja izveido un regulāri atjaunina informatīvu sarakstu ar šā panta 2. un 4. punktā minētajiem noteikumiem un gaisa satiksmes tiesību kārtību.
6. Ja Puses kļūst par daudzpusēja nolīguma pusēm vai apstiprina ICAO pieņemtu lēmumu gaisa transporta jomā, kas skar šajā nolīgumā ietvertos jautājumus, tās apspriežas Apvienotās komitejas ietvaros saskaņā ar šā nolīguma 22. pantu, lai noteiktu, vai ir nepieciešama šā nolīguma pārskatīšana, lai šos apstākļus ņemtu vērā.
7. Nekas šajā nolīgumā neietekmē to, vai ir spēkā un ir piemērojamas esošās un turpmākās ES dalībvalstu un Kataras vienošanās attiecībā uz to suverenitātē attiecīgi esošajām teritorijām, kuras nav ietvertas šā nolīguma 1. panta "teritorijas" definīcijā.

25. PANTS

Grozījumi

Par jebkuru grozījumu šajā nolīgumā Puses var vienoties, apspriežoties saskaņā ar šā

nolīguma 22. pantu. Grozījumi stājas spēkā saskaņā ar nosacījumiem, kas izklāstīti šā nolīguma 29. pantā.

26. PANTS

Jaunu Eiropas Savienības dalībvalstu pievienošanās

1. Šim nolīgumam var pievienoties valstis, kas kļuvušas par Eiropas Savienības dalībvalstīm pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas.
2. Šādā gadījumā tādas Eiropas Savienības dalībvalsts pievienošanās šim nolīgumam stājas spēkā, nododot glabāšanā pievienošanās aktu Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāram, kurš informē Kataru par pievienošanās instrumenta nodošanu un tās datumu. Tādas Eiropas Savienības dalībvalsts pievienošanās stājas spēkā no 30. dienas pēc tam, kad iesniegts pievienošanās akts.
3. Šā nolīguma 24. panta 1., 2., 3. un 7. punktu pēc analogijas piemēro esošajiem nolīgumiem un kārtībai, kas pastāv brīdī, kad ES dalībvalsts pievienojas nolīgumam.

27. PANTS

Nolīguma izbeigšana

Katra Puse jebkurā brīdī pa diplomātiskiem kanāliem var rakstiski darīt zināmu otrai Pusei lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Tādu paziņojumu vienlaikus nosūta ICAO un ANO sekretariātam. Nolīguma darbība beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas beigās vienu (1) gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstisks paziņojums par izbeigšanu, ja vien paziņojums netiek atsaukts, Pusēm par to vienojoties pirms šā laikposma beigām.

28. PANTS

Nolīguma reģistrācija

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus reģistrē *ICAO* saskaņā ar Konvencijas 83. pantu un ANO sekretariātā saskaņā ar ANO Statūtu 102. pantu.

29. PANTS

Stāšanās spēkā, provizoriska piemērošana un depozitārs

1. Šis nolīgums stājas spēkā otrā mēneša pirmajā dienā pēc tam, kad Puses ir paziņojušas viena otram, ka ir izpildītas šim mērķim nepieciešamās piemērojamās juridiskās procedūras.
2. Šā panta 1. punkta mērķiem pa diplomātiskiem kanāliem Katara informē Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretāru, bet Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretārs informē Kataru.
3. Neskarot šā panta 1. punktu, Puses provizoriski piemēro šo nolīgumu no šā nolīguma parakstīšanas dienas saskaņā ar savām iekšējām procedūrām un/vai piemērojamajiem valsts tiesību aktiem.
4. Šā nolīguma depozitārs ir Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsēkretārs.

TO APLIECINOT, attiecīgi pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu.

Šis nolīgums ir sastādīts [..], [..] gada [..] divos eksemplāros angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, horvātu, igauņu, īru, itāļu, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu, zviedru un armēņu valodā, un visi teksti ir vienādi autentiski. Ja redakcija dažādās valodās atšķiras, Apvienotā komiteja izlemj, kuras valodas teksts izmantojams.

Kataras Valsts vārdā — Eiropas Savienības vārdā —

Beļģijas Karalistes vārdā —

Bulgārijas Republikas vārdā —

Čehijas Republikas vārdā —

Dānijas Karalistes vārdā —

Vācijas Federatīvās Republikas
vārdā —

Igaunijas Republikas vārdā —

Īrijas vārdā —

Grieķijas Republikas vārdā —

Spānijas Karalistes vārdā —

Francijas Republikas vārdā —

Horvātijas Republikas vārdā —

Itālijas Republikas vārdā —

Kipras Republikas vārdā —

Latvijas Republikas vārdā —

Lietuvas Republikas vārdā —

Luksemburgas Lielhercogistes
vārdā —

Ungārijas vārdā —

Maltas vārdā —

Nīderlandes Karalistes vārdā —

Austrijas Republikas vārdā —

Polijas Republikas vārdā —

Portugāles Republikas vārdā —

Rumānijas vārdā —

Slovēnijas Republikas vārdā —

Slovākijas Republikas vārdā —

Somijas Republikas vārdā —

Zviedrijas Karalistes vārdā —

1. PIELIKUMS

PĀREJAS NOTEIKUMI

1. Neatkarīgi no šā nolīguma 2. panta 2. punkta, īstenojot trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesības pasažieru, kombinētajiem un kravu pārvadājumiem, kā arī piektās brīvības satiksmes tiesības kravu pārvadājumiem norādītajos maršrutos, piemēro šajā pielikumā izklāstītos pārejas noteikumus.

2. Trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesības starp punktiem Katarā un punktiem Beļģijā, Vācijā, Francijā, Itālijā un Nīderlandē pakāpeniski liberalizē saskaņā ar tālāk 4.–8. punktā izklāstītajiem noteikumiem.

3. Piektās brīvības satiksmes tiesības vienīgi kravu pārvadājumiem pakāpeniski palielina saskaņā ar tālāk 9. punktā izklāstīto, lai pārejas perioda beigās sasniegtu nolīgtās tiesības uz kopējo biežumu septiņas (7) reizes nedēļā.

4. Attiecībā uz pārvadājumiem uz/no 2. punktā minētajām ES dalībvalstīm Pušu gaisa pārvadātājiem no šā nolīguma parakstīšanas dienas ir tiesības izmantot trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesības saskaņā ar tādām tiesībām uz biežumu nedēļā, kas 7. un 8. punktā dotajās tabulās ir minētas kā “Pamats”, un ar tām saistītajiem maršrutiem.

5. Tiesībām uz biežumu pārvadājumos uz/no 2. punktā minētajām ES dalībvalstīm piemēro tālāk 7. un 8. punktā dotajās tabulās paredzētos posmus. “1. posms” stājas spēkā IATA 2020./2021. gada ziemas sezonas pirmajā dienā, bet vēlākie posmi (“2.–5. posms”) — attiecīgajā IATA 2021./2022., 2022./2023., 2023./2024. un 2024./2025. gada ziemas sezonas pirmajā dienā.

6. No IATA 2024./2025. gada ziemas sezonas pirmās dienas (“5. posms”) katras Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības izmantot šā nolīguma 2. panta 2. punkta c) apakšpunktā piešķirtās trešās un ceturtās brīvības satiksmes tiesības bez maršrutu, tilpības un/vai biežuma ierobežojumiem starp punktiem Katarā un punktiem visās ES dalībvalstīs.

7. Attiecībā uz pasažieru un kombinētajiem trešās un ceturtās brīvības pārvadājumiem Pušu gaisa pārvadātājiem ir tiesības veikt pārvadājumus ar šādu biežumu nedēļā:

a. Starp punktiem Katarā un punktiem Beļģijā un otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem	14	19	24	29	34	neierobežoti

punktiem						
----------	--	--	--	--	--	--

b. Starp punktiem Katarā un punktiem Francijā un otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem Katarā un Parīzē	21	24	27	30	33	neierobežoti
Uz/no visiem punktiem Katarā un Nicā	7	10	14	17	21	neierobežoti
Uz/no visiem punktiem Katarā un Lionā	7	10	14	17	21	neierobežoti
Uz jebkuru no visiem pārējiem punktiem vai no tiem	7	10	14	17	21	neierobežoti

c. Starp punktiem Katarā un punktiem Vācijā, kā arī otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem Katarā un Frankfurtē	14	18	21	24	28	neierobežoti
Uz/no visiem punktiem Katarā un Minhenē	14	18	21	24	28	neierobežoti
Uz jebkuru no visiem pārējiem punktiem vai no tiem	7	11	14	17	21	neierobežoti

d. Starp punktiem Katarā un punktiem Itālijā, kā arī otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem	81	84	84	89	92	neierobežoti

e. Starp punktiem Katarā un punktiem Nīderlandē, kā arī otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem Katarā un Amsterdamā	10	12	14	14	17	neierobežoti
Uz jebkuru no visiem pārējiem punktiem vai no tiem	7	7	14	17	21	neierobežoti

8. Attiecībā uz kravu trešās un ceturtais brīvības pārvadājumiem Pušu gaisa pārvadātājiem ir tiesības veikt pārvadājumus ar šādu biežumu nedēļā:

a. Starp punktiem Katarā un punktiem Beļģijā, kā arī otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem	35	39	42	45	49	neierobežoti

b. Starp punktiem Katarā un punktiem Francijā, kā arī otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem	7	10	14	17	21	neierobežoti

c. Starp punktiem Katarā un punktiem Vācijā, kā arī otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem	10	14	14	17	21	neierobežoti

d. Starp punktiem Katarā un punktiem Itālijā, kā arī otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem	19	21	21	24	28	neierobežoti

e. Starp punktiem Katarā un punktiem Nīderlandē, kā arī otrādi

Maršruti	Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms	5. posms
Uz/no visiem punktiem	10	14	14	17	21	neierobežoti

9. Attiecībā uz piektās brīvības kravu pārvadājumiem Pušu gaisa pārvadātājiem no šā nolīguma parakstīšanas dienas ir tiesības izmantot šā nolīguma 2. panta 2. punkta c) apakšpunktā paredzētās tiesības ar biežumu trīs (3) reizes nedēļā (“Pamats”) starp katru ES dalībvalsti un Kataru. Šīm tiesībām uz biežumu piemēro tālāk dotajā tabulā norādītos posmus, sasniedzot galīgās tiesības uz kopējo biežumu septiņas (7) reizes nedēļā. “1. posms” stājas spēkā IATA 2020./2021. gada ziemas sezonas pirmajā dienā, bet vēlākie posmi (2., 3. un 4. posms) — attiecīgajā IATA 2021./2022., 2022./2023. un 2023./2024. gada ziemas sezonas pirmajā dienā.

Pamats	1. posms	2. posms	3. posms	4. posms
3	4	5	6	7

10. Saskaņā ar šā nolīguma 24. panta 2. punktu, ja pirms šā nolīguma parakstīšanas piešķirtās piektās brīvības satiksmes tiesības kravu pārvadājumiem ir ar citādu ģeogrāfisko tvērumu nekā paredzēts šā nolīguma 2. panta 2. punkta c) apakšpunktā, attiecībā uz tiesībām uz biežumu, kas piešķirtas pirms šā nolīguma parakstīšanas, var turpināt izmantot šo ģeogrāfisko tvērumu šā nolīguma 2. panta 2. punkta c) apakšpunktā paredzētā ģeogrāfiskā tvēruma vietā.

2. PIELIKUMS

PIEKTĀS BRĪVĪBAS SATIKSMES TIESĪBU KRAVU PĀRVADĀJUMIEM ĢEOGRĀFISKĀ PIEMĒROJAMĪBA

1. IEDAĻA

Šā nolīguma 2. panta 2. punkta c) apakšpunkta i) punkta B) apakšpunkta piemērošanas ģeogrāfiskais tvērums ir viss Amerikas kontinents un tam piegulošās salas, Bermudu Salas, dažas Karību jūras salas, Havaju salas (ieskaitot Midveju un Palmiru). Nolīguma parakstīšanas brīdī tajā ietilpst:

Ziemeļamerika

Kanāda, ASV, Meksika

Karību jūras salas un Bermudu Salas

Angilja, Antigva un Barbuda, Bahamu Salas, Barbadosa, Bermudu Salas, Kaimanu Salas, Kuba, Dominika, Dominikāna, Grenāda, Haiti, Jamaika, Montserrata, Sentkitsa un Nevisa, Sentlūsija, Sentvinsenta un Grenadīnas, Trinidāda un Tobāgo, Tērksas un Kaikosas Salas, Britu Virdžīnas

Vidusamerika

Beliza, Kostarika, Salvadora, Gvatemala, Hondurasa, Nikaragva, Panama

Dienvidamerika

Argentīna, Bolīvija, Brazīlija, Čīle, Ekvadora, Gajāna, Kolumbija, Paragvaja, Peru, Surinama, Urugvaja, Venecuēla

2. IEDAĻA

Šā nolīguma 2. panta 2. punkta c) apakšpunkta ii) punkta B) apakšpunkta piemērošanas ģeogrāfiskais tvērums ir visa Āzija austrumos no Irānas, to ieskaitot, un tai piegulošās salas, Austrālija, Jaunzēlande un tai piegulošās salas, kā arī dažas no Klusā okeāna salām. Nolīguma parakstīšanas brīdī tajā ietilpst:

Dienvidāzija

Afganistāna, Bangladeša, Butāna, Indija (ieskaitot Andamanu salas), Maldīvija, Nepāla, Pakistāna, Šrilanka

Vidusāzija

Kazahstāna, Kirgizstāna, Mongolija, Krievija, Tadžikistāna, Turkmenistāna, Uzbekistāna

Austrumāzija

Ķīna, Honkonga, Japāna, Ziemeļkoreja, Dienvidkoreja, Makao, Taivana

Dienvidastrumu Āzija

Bruneja, Kambodža, Indonēzija, Laosa, Malaizija, Mjanma/Birma, Papua-Jaungvineja, Filipīnas, Singapūra, Taizeme, Vjetnama

Okeānija

Amerikāņu Samoa, Austrālija, Ziemeļvēstumu Sala, Kokosu (Kīlinga) Salas, Kuka Salas, Fidži, Guama, Kiribati, Māršala Salas, Mikronēzija, Nauru, Jaunzēlande, Niue, Norfolkas Sala, Ziemeļu Marianas Salas, Palau, Samoa, Zālamana Salas, Tonga, Tuvalu, Vanuatu