

Bruksela, 9 kwietnia 2021 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0083(NLE)

7666/21
ADD 1

AVIATION 69
RELEX 280
OC 7

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	8 kwietnia 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 157 final - ANNEX
Dotyczy:	ZAŁĄCZNIK do wniosku dotyczącego decyzji Rady w sprawie podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy o transporcie lotniczym między Państwem Katar, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 157 final - ANNEX.

Załącznik: COM(2021) 157 final - ANNEX



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 8.4.2021 r.
COM(2021) 157 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku dotyczącego decyzji Rady

w sprawie podpisania, w imieniu Unii, i tymczasowego stosowania Umowy o transporcie lotniczym między Państwem Katar, z jednej strony, a Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony

UMOWA O TRANSPORCIE LOTNICZYM
MIĘDZY PAŃSTWEM KATAR,
Z JEDNEJ STRONY,
A UNIĄ EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI,
Z DRUGIEJ STRONY

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁ 1: Definicje

TYTUŁ I: POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 2: Przyznanie praw

ARTYKUŁ 3: Zezwolenie eksploatacyjne

ARTYKUŁ 4: Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

ARTYKUŁ 5: Liberalizacja struktury własności i kontroli

ARTYKUŁ 6: Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

ARTYKUŁ 7: Uczciwa konkurencja

ARTYKUŁ 8: Możliwości handlowe

ARTYKUŁ 9: Opłaty celne

ARTYKUŁ 10: Opłaty od użytkownika

ARTYKUŁ 11: Taryfy i stawki

ARTYKUŁ 12: Dane statystyczne

TYTUŁ II: WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

ARTYKUŁ 13: Bezpieczeństwo lotnicze

ARTYKUŁ 14: Ochrona lotnictwa

ARTYKUŁ 15: Zarządzanie ruchem lotniczym

ARTYKUŁ 16: Środowisko

ARTYKUŁ 17: Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

ARTYKUŁ 18: Ochrona konsumentów

ARTYKUŁ 19: Komputerowe systemy rezerwacji

ARTYKUŁ 20: Aspekty społeczne

TYTUŁ III: POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

ARTYKUŁ 21: Interpretacja i wdrożenie

ARTYKUŁ 22: Wspólny Komitet

ARTYKUŁ 23: Rozstrzyganie sporów i arbitraż

ARTYKUŁ 24: Związek z innymi umowami

ARTYKUŁ 25: Zmiany

ARTYKUŁ 26: Przystąpienie nowych państw członkowskich Unii Europejskiej

ARTYKUŁ 27: Rozwiązanie

ARTYKUŁ 28: Rejestracja Umowy

ARTYKUŁ 29: Wejście w życie, tymczasowe stosowanie i depozytariusz

ZAŁĄCZNIK 1: Przepisy przejściowe

ZAŁĄCZNIK 2: Geograficzne stosowanie przywileju piątej wolności w odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych

PAŃSTWO KATAR (zwane dalej „Katarem”),

z jednej strony;

oraz

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA CHORWACJI,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

WĘGRY,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

będące stronami Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanymi dalej łącznie „traktatami UE”) i państwami członkowskimi Unii Europejskiej (zwanymi dalej łącznie „państwami członkowskimi UE” lub indywidualnie – „państwem członkowskim UE”),

i UNIA EUROPEJSKA,

z drugiej strony;

Katar i państwa członkowskie UE, będące stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., wraz z Unią Europejską;

PRAGNĄC wspierać swoje interesy w dziedzinie transportu lotniczego, aby zacieśnić stosunki polityczne i gospodarcze między Stronami;

UZNAJĄC znaczenie sprawnie działającej sieci połączeń transportu lotniczego dla wspierania handlu, turystyki, inwestycji oraz rozwoju gospodarczego i społecznego;

DAŻĄC do poprawy przewozów lotniczych i propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na niedyskryminacji oraz uczciwych i równych warunkach konkurencji między przewoźnikami lotniczymi;

DAŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego oraz potwierdzając swoje żywotne obawy w związku z zakłócającymi ochronę

statków powietrznych działaniami i niebezpieczeństwami, które zagrażają bezpieczeństwu osób lub mienia, utrudniają eksploatację statków powietrznych i podważają zaufanie podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

ZDECYDOWANE zmaksymalizować potencjalne korzyści płynące ze współpracy regulacyjnej;

UZNAJĄC znaczenie potencjalnych korzyści, które można uzyskać dzięki konkurencyjnym przewozom lotniczym i dobrze prosperującej branży transportu lotniczego;

DAŻĄC do wspierania uczciwej konkurencji, uznając, że niektóre dotacje mogą wywrzeć niekorzystny wpływ na konkurencję i zagrozić możliwości osiągnięcia podstawowych celów niniejszej Umowy, oraz uznając, że w przypadku niezapewnienia przewoźnikom lotniczym konkurencyjnych warunków działania wspomniane potencjalne korzyści mogą okazać się niemożliwe do uzyskania;

ZAMIERZAJĄC oprzeć się na ramach ustanowionych istniejącymi umowami i porozumieniami między Stronami w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści pasażerom, nadawcom, przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym i ich pracownikom, społecznościom oraz innym podmiotom czerpiącym pośrednio korzyści;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizacji międzynarodowej polityki w zakresie lotnictwa;

POTWIERDZAJĄC potrzebę podjęcia pilnych działań w celu przeciwdziałania zmianie klimatu i dalszej współpracy na rzecz ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa, zgodnie ze zobowiązaniami międzynarodowymi w tej kwestii, w tym z instrumentami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO);

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony interesów konsumentów i współpracy w celu osiągnięcia wysokiego poziomu ochrony konsumentów;

UZNAJĄC, że większe możliwości handlowe nie mają na celu podważania stosowanych przez Strony norm dotyczących pracy lub kwestii powiązanych, a także potwierdzając znaczenie uwzględnienia wpływu niniejszej Umowy na pracę, zatrudnienie i warunki pracy oraz znaczenie wartości dodanej połączenia korzyści gospodarczych płynących z otwartych i konkurencyjnych rynków z wysokimi standardami pracy;

UZNAJĄC pragnienie znalezienia sposobów ułatwienia przedsiębiorstwom działającym w sektorze transportu lotniczego dostępu do kapitału na potrzeby dalszego rozwoju takiego transportu;

DAŻĄC do zawarcia umowy o transporcie lotniczym uzupełniającej Konwencję;

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

ARTYKUŁ 1

Definicje

O ile nie określono inaczej, do celów niniejszej Umowy:

1. „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, wszelkie załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone w nich zmiany;
2. „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;
3. „ustalenie przynależności państwowej” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 3 niniejszej Umowy, dotyczące jego struktury własności, podmiotów sprawujących nad nim skuteczną kontrolę i głównego miejsca prowadzenia działalności;
4. „właściwe organy” oznaczają agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
5. „komputerowy system rezerwacji” lub „KSR” oznacza system komputerowy zawierający, między innymi, informacje o rozkładach, dostępności i taryfach więcej niż jednego przewoźnika lotniczego, wraz z urządzeniami do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub bez takich urządzeń, w zakresie, w jakim niektóre lub wszystkie te usługi są udostępniane subskrybentom. Do celów niniejszej Umowy termin „KSR” należy rozumieć jako obejmujący „globalne systemy dystrybucji” lub „GDS” w zakresie, w jakim zawierają one produkty transportu lotniczego;
6. „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
 - a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z art. 94 lit. a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Katar, jak i przez państwo członkowskie UE lub państwa członkowskie UE, w zakresie, w jakim ma ona znaczenie dla danej kwestii; oraz

- b) każdy załącznik lub każdą zmianę do załącznika, przyjęte na podstawie art. 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub taka zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Kataru, jak i państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, w zakresie, w jakim ma to znaczenie dla danej kwestii;

7. „dyskryminacja” oznacza wszelkiego rodzaju rozróżnienie bez obiektywnego uzasadnienia;

8. „taryfy” oznaczają ceny płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom bądź innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych (obejmujące wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki stosowania tych taryf, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;

9. „ustalenie zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze na podstawie niniejszej Umowy, posiada wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania, aby wykonywać tego rodzaju przewozy, oraz że ma zamiar przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz spełniać wymogi obowiązujące przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;

10. „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usługi przewozu powiększony o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;

11. „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium co najmniej dwóch państw;

12. „Strony” oznaczają Katar, z jednej strony, oraz Unię Europejską i jej państwa członkowskie, z drugiej strony;

13. „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego na terytorium Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;

14. „stawki” oznaczają ceny płacone za przewóz ładunku w ramach przewozów lotniczych (obejmujące wszelki inny powiązany rodzaj transportu) oraz warunki stosowania tych taryf, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;

15. „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik portu lotniczego bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do co najmniej jednej kategorii takich usług i nie zawiera z osobą trzecią żadnego rodzaju umów dotyczących świadczenia takich usług. Do celów niniejszej definicji przyjmuje się, że użytkownicy portów lotniczych nie są dla siebie osobami trzecimi, jeżeli:

a) jeden z nich posiada udział większościowy w drugim z nich; lub

b) ten sam podmiot posiada udział większościowy w każdym z nich;

16. „poważne zaburzenia w gospodarce Kataru lub państwa członkowskiego UE” oznaczają wyjątkowy, tymczasowy (krótko- lub długoterminowy) i poważny kryzys, który wpływa na całą gospodarkę Kataru lub państwa członkowskiego UE, a nie tylko na konkretny region lub sektor gospodarki;

17. „postój w celach niehandlowych” oznacza lądowanie w dowolnym celu innym niż zabranie na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu bądź załadunek lub wyładunek bagażu, ładunku lub poczty w ramach transportu lotniczego;

18. „dotacja” oznacza każdy wkład finansowy przyznany przez rząd lub inny podmiot publiczny na dowolnym szczeblu, w tym:

- i. bezpośrednie przekazanie środków pieniężnych i potencjalne bezpośrednie przekazanie środków pieniężnych lub zobowiązań;
- ii. utratę lub niepobranie należnego dochodu;
- iii. dostarczenie towarów lub świadczenie usług innych niż związanych z ogólną infrastrukturą lub zakup towarów lub usług; lub
- iv. dokonanie płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzenie bądź zlecenie prywatnemu podmiotowi wykonania jednej lub większej liczby funkcji określonych w pkt (i), (ii) i (iii), które zazwyczaj powierza się rządowi lub innemu podmiotowi publicznemu i w rzeczywistości nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez rządy,

ograniczony, formalnie lub faktycznie, do niektórych przewoźników lotniczych i przynoszący korzyść przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikom lotniczym. Uznaje się, że interwencja finansowa rządu lub innego podmiotu publicznego nie przynosi żadnych korzyści, jeżeli prywatny uczestnik rynku kierujący się względami komercyjnymi dokonałby podobnej interwencji finansowej;

19. w odniesieniu do Państwa Katar „terytorium” ma znaczenie nadane mu w art. 2 Konwencji. W odniesieniu do Unii Europejskiej i jej państw członkowskich „terytorium” oznacza terytorium lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne państw członkowskich, do których mają zastosowanie Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii

Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach, oraz przestrzeń powietrzną nad nimi;

20. „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów.

TYTUŁ I
POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

ARTYKUŁ 2

Przyznanie praw

Schemat tras

1. Każda Strona zezwala przewoźnikom lotniczym drugiej Strony na obsługę tras określonych poniżej:
 - a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Kataru:

dowolne punkty w Katarze – dowolne punkty pośrednie – dowolne punkty w Unii Europejskiej – dowolne punkty położone dalej
 - b) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej:

dowolne punkty w Unii Europejskiej – dowolne punkty pośrednie – dowolne punkty w Katarze – dowolne punkty położone dalej

Do celów stosowania powyższego schematu tras:

„dowolne punkty” oznaczają co najmniej jeden punkt;

„dowolne punkty w Unii Europejskiej” oznaczają co najmniej jeden punkt w tym samym państwie członkowskim UE lub w różnych państwach członkowskich UE, oddzielnie lub w połączeniu, w dowolnej kolejności.

Prawa przewozowe

2. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony na zasadzie niedyskryminacji:
 - a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

- b) prawo do postoju na jej terytorium w celach niehandlowych;
- c) prawo do wykonywania regularnego i nieregularnego międzynarodowego transportu lotniczego w odniesieniu do przewozów pasażerskich, łączonych i wyłącznie towarowych:
 - (i) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Kataru prawo do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego między dowolnymi punktami w Katarze i dowolnymi punktami w Unii Europejskiej z uwzględnieniem:
 - A) przywileju trzeciej i czwartej wolności lotniczej bez ograniczeń dotyczących tras, zdolności przewozowej lub częstotliwości połączeń; oraz
 - B) przywileju piątej wolności lotniczej w odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych między Unią Europejską i punktami położonymi dalej, wymienionymi w załączniku 2 sekcja 1, pod warunkiem że korzystanie z przywileju piątej wolności lotniczej nie przekracza siedmiu (7) połączeń tygodniowo na państwo członkowskie UE;
 - (ii) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej prawo do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego między dowolnymi punktami w Unii Europejskiej i dowolnymi punktami w Katarze z uwzględnieniem:
 - A) przywileju trzeciej i czwartej wolności lotniczej bez ograniczeń dotyczących tras, zdolności przewozowej lub częstotliwości połączeń; oraz
 - B) przywileju piątej wolności lotniczej w odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych między Katarzem i punktami położonymi dalej, wymienionymi w załączniku 2 sekcja 2, pod warunkiem że korzystanie z przywileju piątej wolności lotniczej nie przekracza siedmiu (7) połączeń tygodniowo na państwo członkowskie UE.

Korzystanie z tych praw przewozowych podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku 1 do niniejszej Umowy; oraz

Dla wyjaśnienia: w odniesieniu do państw członkowskich UE, które w swoich obecnych dwustronnych umowach o komunikacji lotniczej i uzgodnieniach z Katarzem mają siedem (7) lub mniej połączeń tygodniowo na podstawie przywileju piątej wolności w odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych, na koniec okresu przejściowego łączna tygodniowa liczba połączeń dostępna dla przewoźników obu Stron będzie wynosić siedem (7);

- d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

Swoboda operacyjna

3. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony mogą dowolnie – w odniesieniu do któregośkolwiek lotu lub do wszystkich wykonywanych przez nich lotów – na trasach określonych w ust. 1 powyżej:

- a) wykonywać loty w dowolnym kierunku lub w obu kierunkach;
- b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
- c) obsługiwać punkty pośrednie, punkty dalej położone oraz punkty położone na terytoriach Stron, w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności zgodnie z postanowieniami ust. 2 powyżej;
- d) rezygnować z postoju w dowolnym punkcie lub dowolnych punktach;
- e) przekazywać ruch z któregośkolwiek swojego statku powietrznego na którykolwiek inny ze swoich statków powietrznych w dowolnym punkcie (zmiana statku powietrznego);
- f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;
- g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Strony;
- h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia danego połączenia; oraz
- (i) obsługiwać więcej niż jeden punkt w tym samym państwie członkowskim UE lub w Katarze w ramach tego samego przewozu (tzw. „co-terminalisation”).

Ze swobody operacyjnej przewidzianej w lit a)–i) niniejszego ustępu można korzystać bez ograniczeń co do kierunku lub ograniczeń geograficznych oraz bez utraty praw do wykonywania innych przewozów dozwolonych na mocy niniejszej Umowy, pod warunkiem że:

(i) przewoźnicy lotniczy z Kataru w ramach wykonywanych przez nich przewozów obsługują punkt w Katarze;

(ii) przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej w ramach wykonywanych przez nich przewozów obsługują punkt w Unii Europejskiej.

4. Każda Strona zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu drugiej Strony na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej przez niego w międzynarodowym transporcie lotniczym na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie z tym prawem żadna ze Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozów, planów podróży, punktów początkowych i docelowych połączeń ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych lub operacyjnych, ze względu na bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym, ochronę środowiska lub ochronę zdrowia, chyba że w niniejszej Umowie przewidziano inaczej.

5. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie można traktować jako przyznania przewoźnikom lotniczym:

- a) z Kataru prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie członkowskim UE, pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, w celu wysłania ich do innego punktu w tym samym państwie członkowskim UE;
- b) z Unii Europejskiej prawa do przyjmowania na pokład w Katarze pasażerów, bagażu, ładunku lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, w celu wysłania ich do innego punktu w Katarze.

ARTYKUŁ 3

Zezwolenie eksploatacyjne

1. Po otrzymaniu wniosku o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron właściwe organy drugiej Strony udzielają odpowiednich zezwoleń eksploatacyjnych i technicznych w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Kataru:

(i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Katarze, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z obowiązującym w Katarze prawem;

(ii) Katar sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym; oraz

(iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Kataru lub jego obywateli;

b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

(i) przewoźnik lotniczy ma siedzibę na terytorium Unii Europejskiej zgodnie z Traktatami UE oraz posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii Europejskiej;

(ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem, a właściwy organ jest wyraźnie określony; oraz

(iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii

Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub obywateli tych państw członkowskich, oraz pozostaje pod ich skuteczną kontrolą;

- c) przestrzega się postanowień określonych w art. 13 i 14 niniejszej Umowy; oraz
- d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez Stronę rozpatrującą wniosek w zakresie wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego.

2. Wydając zezwolenia eksploatacyjne i techniczne, każda Strona traktuje wszystkich przewoźników lotniczych drugiej Strony w sposób niedyskryminacyjny.

3. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia eksploatacyjnego od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron druga Strona uznaje wszelkiego rodzaju ustalenia dotyczące zdolności lub przynależności państwowej dokonane przez pierwszą ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe organy, i nie bada dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w art. 4 ust. 2 niniejszej Umowy. Dla wyjaśnienia: zakres stosowania niniejszego ustępu nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących: certyfikatów lub licencji związanych z bezpieczeństwem, uzgodnień w dziedzinie ochrony, ani ochrony ubezpieczeniowej.

ARTYKUŁ 4

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

1. Każda Strona może odmówić udzielenia zezwolenia eksploatacyjnego lub technicznego, cofnąć je, zawiesić, nałożyć warunki lub ograniczyć je albo w inny sposób zabronić wykonywania operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Strony, zawiesić takie operacje, nałożyć na nie warunki lub ograniczyć je, jeżeli:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Kataru:

- (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Katarze lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z obowiązującym w Katarze prawem;
 - (ii) Katar nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym; lub
 - (iii) przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą Kataru lub jego obywateli;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
- (i) przewoźnik lotniczy nie ma siedziby na terytorium Unii Europejskiej zgodnie z Traktatami UE lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii Europejskiej;
 - (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lub właściwy organ nie jest wyraźnie określony; lub
 - (iii) przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej lub Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu, lub obywateli tych państw członkowskich, lub nie pozostaje pod ich skuteczną kontrolą;
- c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w art. 6 niniejszej Umowy, lub przepisy ustawowe i wykonawcze stosowane zwykle przez Stronę rozpatrującą wniosek w odniesieniu do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego.

2. Jeżeli Strona ma uzasadnione powody, by przypuszczać, że przewoźnik lotniczy drugiej Strony znajduje się w jednej z sytuacji określonych w ust. 1, Strona ta może wystąpić do drugiej Strony o przeprowadzenie konsultacji.

3. Konsultacje takie rozpoczynają się tak szybko, jak to możliwe, i nie później niż trzydzieści (30) dni od otrzymania takiego wniosku. Brak osiągnięcia zadowalającego porozumienia w terminie trzydziestu (30) dni lub w uzgodnionym terminie od daty rozpoczęcia takich konsultacji lub niepodjęcie uzgodnionych działań naprawczych stanowi dla Strony, która wystąpiła o przeprowadzenie konsultacji, podstawę do odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia, nałożenia warunków lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwoleń technicznych przewoźnika lotniczego drugiej Strony, w celu zapewnienia zgodności z postanowieniami niniejszego artykułu.

4. Niezależnie od ust. 3, w odniesieniu do ust. 1 lit. c), Strona może podjąć natychmiastowe lub pilne działania, jeżeli jest to wymagane w sytuacji nadzwyczajnej, lub aby zapobiec dalszej niezgodności. Dla wyjaśnienia: stosowanie koncepcji dalszej niezgodności wymaga wcześniejszego poruszenia przez właściwe organy Stron kwestii niezgodności.

ARTYKUŁ 5

Liberalizacja struktury własności i kontroli

Strony uznają potencjalne korzyści wynikające ze stopniowej liberalizacji struktury własności i kontroli swoich przewoźników lotniczych. Strony uzgadniają, że w dogodnym momencie zbadają we Wspólnym Komitecie kwestię wzajemnej liberalizacji struktury własności i kontroli przewoźników lotniczych. W wyniku tego badania Wspólny Komitet może zalecić zmiany do niniejszej Umowy zgodnie z jej art. 25.

ARTYKUŁ 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Podczas wjazdu na terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na nim lub przy jego opuszczaniu przewoźnicy lotniczy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących dopuszczania na to terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowy transport lotniczy, prowadzenia przez nie operacji na tym terytorium bądź opuszczania przez nie tego terytorium.

2. Podczas wjazdu na terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na nim lub przy jego opuszczaniu pasażerowie, załoga, bagaż, ładunek lub poczta przewoźnika lotniczego drugiej Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych dotyczących dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi, bagażu, ładunku lub poczty znajdujących się pokładzie statku powietrznego, przebywania na tym terytorium lub opuszczania przez nich tego terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, przepisów imigracyjnych, paszportowych, celnych i przepisów dotyczących kwarantanny lub przepisów pocztowych w przypadku poczty), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.

3. Na swoim terytorium Strony zezwalają przewoźnikom lotniczym drugiej Strony na stosowanie środków mających na celu zapewnienie, aby przewożone były wyłącznie osoby posiadające dokumenty podróży wymagane do wjazdu na terytorium drugiej Strony lub tranzytu przez jej terytorium.

ARTYKUŁ 7

Uczciwa konkurencja

1. Strony uzgadniają, że ich przewoźnicy lotniczy będą korzystać z uczciwych i równych możliwości konkurowania w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego.

2. Strony:

- a) w ramach swoich odpowiednich jurysdykcji i stosując swoje odpowiednie wewnętrzne procedury i procesy, zakazują wszelkich form dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki konkurencji przewoźników lotniczych drugiej Strony w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego, a w przypadku gdy takie formy dyskryminacji istnieją, eliminują je;
- b) nie przyznają dotacji ani nie zezwalają na dotacje dla jakichkolwiek przewoźników lotniczych, jeżeli dotacje te wywierają niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki konkurencji przewoźników lotniczych drugiej Strony w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego.

3. Niezależnie od ust. 2 lit. b), można udzielić:

- a) wsparcia dla niewypłacalnych lub znajdujących się w trudnej sytuacji przewoźników lotniczych, pod warunkiem że:

- (i) wsparcie to jest uzależnione od wiarygodnego planu restrukturyzacji opartego na realistycznych założeniach przywrócenia w rozsądnym terminie długoterminowej rentowności niewypłacalnego lub znajdującego się w trudnej sytuacji przewoźnika lotniczego; oraz
 - (ii) dany przewoźnik lotniczy, jego inwestorzy lub udziałowcy wnoszą znaczny wkład w koszty restrukturyzacji;
 - b) tymczasowej pomocy na utrzymanie płynności finansowej dla przewoźnika lotniczego znajdującego się w trudnej sytuacji w formie pożyczki lub gwarancji kredytowej ograniczonej do kwoty niezbędnej do utrzymania działalności danego przewoźnika lotniczego na czas niezbędny do sporządzenia planu restrukturyzacji lub likwidacji;
 - c) pod warunkiem, że są one ograniczone do minimalnych kwot niezbędnych do osiągnięcia celu oraz że wpływ na świadczenie usług transportu lotniczego jest ograniczony do minimum:
 - (i) dotacji mających na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi;
 - (ii) w przypadku Kataru – dotacji mających na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w jego gospodarce; oraz, w przypadku UE i jej państw członkowskich – dotacji mających na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce jednego lub kilku państw członkowskich UE;
 - d) dotacji dla przewoźników lotniczych, którym powierzono wykonywanie jasno określonych obowiązków użyteczności publicznej, niezbędnych do zaspokojenia podstawowych potrzeb w zakresie transportu ludności, których nie mogą zaspokoić same siły rynkowe, pod warunkiem że dotacje te są ograniczone do rozsądnego wynagrodzenia za świadczenie przedmiotowych usług lotniczych.
4. Strony zapewniają, aby każdy z przewoźników lotniczych Stron świadczący usługi transportu lotniczego na podstawie niniejszej Umowy podawał do wiadomości publicznej, co najmniej raz w roku, sprawozdanie finansowe i towarzyszące mu oświadczenie o zdolności kredytowej, poddane audytowi zewnętrznemu zgodnie z uznanymi międzynarodowymi standardami rachunkowości i standardami ujawniania informacji finansowych, takimi jak międzynarodowe standardy sprawozdawczości finansowej; oraz aby – w przypadku gdy Strona udziela dotacji – dotacja ta była wyodrębniona w sprawozdaniu finansowym.

5. O ile Strony nie uzgodniły inaczej, w ciągu 30 dni każda Strona na wniosek drugiej Strony przedstawia jej sprawozdania finansowe i wszelkie inne informacje, które mogą być rozsądnie dostępne, w tym informacje dotyczące kwestii objętych ust. 4, których może rozsądnie zażądać druga Strona w celu sprawdzenia, czy przestrzega się przepisów niniejszego artykułu. Przedkładanie takich informacji, jeśli stanowią one szczególnie chronione informacje handlowe, jest traktowane jako poufne przez Stronę wnioskującą.

6. Każda Strona, stosując odpowiednie procedury i procesy wewnętrzne, wdraża i stosuje skuteczne środki, aby zakazać swym przewoźnikom lotniczym i uniemożliwić im:

- a) udział w uzgodnionych praktykach wynikających z wyraźnego lub dorozumianego porozumienia lub decyzji między konkurentami, których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, zmniejszenie lub zakłócenie konkurencji. Zakaz ten może zostać uznany za niemający zastosowania, jeżeli te porozumienia, decyzje lub praktyki przyczyniają się do usprawnienia produkcji lub dystrybucji usług bądź do wspierania postępu technicznego lub gospodarczego, umożliwiając jednocześnie konsumentom należyty udział w wynikających z tego korzyściach oraz jeżeli: (i) nie nakładają na zainteresowane przedsiębiorstwa ograniczeń, które nie są niezbędne do osiągnięcia tych celów; (ii) nie umożliwiają tym przedsiębiorstwom eliminowania konkurencji w stosunku do znacznej części danych usług;
- b) nadużywanie pozycji dominującej w sposób mogący wpływać na usługi transportu lotniczego, których punktem docelowym lub początkowym jest terytorium tej Strony; oraz
- c) koncentracja przewoźników lotniczych w znacznym stopniu zakłócająca efektywną konkurencję, w szczególności w wyniku stworzenia lub wzmocnienia pozycji dominującej.

7. Jeżeli Strona (zwana dalej „Stroną inicjującą postępowanie”) uważa, że wywierany jest negatywny wpływ na uczciwe i równe możliwości konkurowania jej przewoźników lotniczych poprzez:

- a) dyskryminację lub nieuczciwe praktyki zakazane na mocy ust. 2 lit. a);
- b) dotację zakazaną na mocy ust. 2 lit. b), inną niż dotacje wymienione w ust. 3;
- c) niewywiązanie się z zobowiązań w zakresie przejrzystości określonych w ust. 4 i 5; lub

- d) niewypełnienie przez drugą Stronę zobowiązań określonych w ust. 6;

może podjąć kroki przewidziane w ust. 8–10.

8. Strona inicjująca postępowanie kieruje do drugiej Strony pisemny wniosek w sprawie konsultacji, załączając do niego uzasadnienie wniosków i dowody rzeczowe. Konsultacje rozpoczynają się w ciągu trzydziestu (30) dni od daty otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodnią inaczej. Wnioski o konsultacje mogą być składane za pośrednictwem Wspólnego Komitetu.

9. Jeżeli Strona inicjująca postępowanie i druga Strona nie osiągną porozumienia w tej sprawie w terminie sześćdziesięciu (60) dni od rozpoczęcia konsultacji lub innego okresu uzgodnionego przez Strony lub Wspólny Komitet, Strona inicjująca postępowanie może przedsięwziąć środki wobec przewoźników lotniczych, którzy dopuścili się spornego zachowania lub skorzystali z dyskryminacji, nieuczciwych praktyk lub dotacji, o których mowa. Strona inicjująca postępowanie powiadamia drugą Stronę na piśmie o środkach, które mają zostać przedsięwzięte, na co najmniej piętnaście (15) dni przed wprowadzeniem jakiegokolwiek takiego środka.

10. Środki przedsięwzięte zgodnie z poprzednim ustępem są odpowiednie i proporcjonalne, a ich zakres i czas trwania jest ograniczony do tego, co jest absolutnie niezbędne, aby ograniczyć szkody dla przewoźników Strony inicjującej postępowanie oraz usunąć nienależną korzyść, jaką uzyskują przewoźnicy, przeciwko którym środki te są skierowane.

11. Wszelkie działania i środki podejmowane zgodnie z ust. 9 pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej Strony do odwołania się do procedury rozstrzygania sporów określonej w art. 23 niniejszej Umowy.

12. W przypadku gdy sprawy dotyczące niniejszego artykułu zostają objęte procedurą rozstrzygania sporów określoną w art. 23 niniejszej Umowy, terminy określone w ust. 10, 11 i 12 tego artykułu zostają skrócone o połowę.

13. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ma wpływu na uprawnienia organów ochrony konkurencji Stron lub sądów dokonujących przeglądu decyzji tych organów, nie ogranicza ich ani im nie zagraża. Wszelkie działania podjęte przez Stronę na podstawie ust. 9 niniejszego artykułu pozostają bez uszczerbku dla wszelkich działań i środków podjętych przez wspomniane organy i sądy, w tym Strony inicjującej postępowanie. Decyzje sądów, które dokonują przeglądu działań i środków tych właściwych organów, są wyłączone z mechanizmu rozstrzygania sporów określonego w art. 23 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 8

Możliwości handlowe

Prowadzenie działalności gospodarczej

1. Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotymane przez operatorów wykonujących przewozy zarobkowe ograniczyłyby korzyści z niniejszej Umowy. Strony angażują się zatem w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez operatorów obu Stron wykonujących przewozy zarobkowe, w przypadku gdy takie przeszkody mogą utrudniać działalność zarobkową, powodować zakłócenie konkurencji lub negatywnie wpływać na równe szanse w konkurowaniu.

2. Na mocy art. 22 niniejszej Umowy Wspólny Komitet opracowuje procedurę współpracy dotyczącą prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych. Zgodnie z art. 22 niniejszej Umowy Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia wszelkich kwestii dotyczących stosowania niniejszego artykułu.

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

3. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony mają prawo do swobodnego zakładania biur i instalacji na terytorium drugiej Strony obiektów niezbędnych do wykonywania transportu lotniczego, a także promocji i sprzedaży przewozów w ramach transportu lotniczego oraz powiązanych działań, w tym prawo do sprzedaży i wystawiania biletów lub lotniczych listów przewozowych, zarówno własnych, jak i każdego innego przewoźnika lotniczego.

4. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony kadry kierowniczej, pracowników działu sprzedaży, personelu technicznego i operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do świadczenia usług transportu lotniczego. Obie Strony ułatwiają i przyspieszają wydawanie pozwoleń na pracę – o ile takowe są wymagane – pracownikom zatrudnionym w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym pracownikom wykonującym określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający dziewięćdziesięciu (90) dni, z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony mogą swobodnie zdecydować, czy korzystać z wybranego przez siebie generalnego przedstawiciela handlowego na terytorium drugiej Strony.

Obsługa naziemna

5. Każdy przewoźnik lotniczy ma następujące prawa w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony:

- a) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej (własna obsługa naziemna); lub
- b) prawo wyboru – spośród konkurujących podmiotów, w tym innych przewoźników lotniczych – dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej, w przypadku gdy przepisy ustawowe i wykonawcze każdej Strony zapewniają takim dostawcom dostęp do rynku i w przypadku gdy tacy dostawcy są obecni na rynku.

Prawa określone w lit. a) i b) niniejszego ustępu podlegają jedynie szczególnym ograniczeniom dotyczącym dostępnej powierzchni lub zdolności, które wynikają z potrzeby utrzymania bezpiecznego funkcjonowania portu lotniczego. W przypadku gdy prowadzą one do ograniczenia własnej obsługi naziemnej, uniemożliwiają ją lub wykluczają oraz jeżeli nie istnieje skuteczna konkurencja między dostawcami usług obsługi naziemnej, Strona, której to dotyczy, zapewnia, aby wszystkie tego rodzaju usługi były dostępne na równych i odpowiednich warunkach dla wszystkich przewoźników lotniczych; stawki za takie usługi ustala się zgodnie ze stosownymi obiektywnymi, przejrzystymi i niedyskryminacyjnymi kryteriami.

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

6. Każda Strona zapewnia, by jej przepisy, wytyczne i procedury dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych na jej terytorium były stosowane w sposób przejrzysty, skuteczny, niedyskryminacyjny oraz terminowy.

Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

7. Strona może wymagać powiadomienia, wyłącznie w celach informacyjnych, o planach operacyjnych, programach lub rozkładach lotów w odniesieniu do przewozów lotniczych wykonywanych na podstawie niniejszej Umowy. Jeżeli Strona wymaga takiego powiadomienia, ogranicza ona do minimum obciążenia administracyjne związane z wymogami i procedurami dotyczącymi powiadomień w odniesieniu do pośredników w zakresie transportu lotniczego oraz przewoźników lotniczych drugiej Strony.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

8. Każdy przewoźnik lotniczy każdej ze Stron może prowadzić na terytorium drugiej Strony sprzedaż przewozów lotniczych i powiązanych usług bezpośrednio lub, według własnego uznania, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego, przez internet bądź za pośrednictwem dowolnego innego dostępnego kanału. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo do sprzedaży takich przewozów i powiązanych usług, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych wymienialnych walutach.

9. Przewoźnikom lotniczym każdej Strony zezwala się na pokrywanie w walucie miejscowej wydatków poniesionych na miejscu na terytorium drugiej Strony, w tym zakupów paliwa. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony mogą wedle własnego uznania pokrywać takie wydatki na terytorium drugiej Strony w wymienialnych walutach po rynkowym kursie wymiany.

10. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać – na żądanie – wymiany na wymienialne waluty oraz przelewu, w dowolnej chwili i w dowolny sposób, uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Strony do wybranego przez siebie państwa. Na dokonanie wymiany i przelewu zezwala się bezzwłocznie, bez ograniczeń ani opodatkowania, po rynkowym kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów w dniu złożenia przez przewoźnika lotniczego pierwotnego wniosku o dokonanie przelewu, przy czym nie podlegają one żadnym opłatom, z wyjątkiem opłat zwykle pobieranych przez banki z tytułu takich transakcji wymiany i przelewu.

Porozumienia o współpracy handlowej

11. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy każdy przewoźnik lotniczy jednej ze Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii z:

- a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi Stron;
- b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; lub

- c) dowolnym dostawcą usług transportu powierzchniowego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa;

pod warunkiem że (i) przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz posiada odpowiednie prawa przewozowe; (ii) przewoźnicy sprzedający posiadają odpowiednie prawa do obsługi określonych tras w schemacie tras; oraz (iii) wspomniane porozumienia spełniają wymogi regulacyjne stosowane zazwyczaj w odniesieniu do takich porozumień.

12. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy każdy przewoźnik lotniczy jednej ze Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii, z przewoźnikiem, który prowadzi działalność w sektorze krajowym, pod warunkiem że (i) jest to część podróży międzynarodowej oraz (ii) porozumienia spełniają wymogi stosowane zazwyczaj w odniesieniu do takich porozumień. Do celów niniejszego ustępu sektor krajowy oznacza trasę na terytorium państwa członkowskiego UE, jeżeli przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz jest przewoźnikiem z Unii Europejskiej oraz trasę na terytorium Kataru, jeżeli przewoźnik lotniczy wykonujący przewóz jest przewoźnikiem z Kataru.

13. W przypadku usług transportu pasażerów, które są sprzedawane w ramach porozumień o współpracy handlowej, nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie przy odprawie lub przed wejściem na pokład, w przypadku gdy w ramach przesiadki nie jest wymagana odprawa do kolejnego lotu, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

Usługi intermodalne

14. W odniesieniu do transportu pasażerów dostawcy usług transportu powierzchniowego nie podlegają przepisom ustawowym ani wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie z tego względu, że takie usługi transportu powierzchniowego są zapewniane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą.

15. Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszej Umowy zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług transportu towarowego Stron na wykorzystywanie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym wszelkich środków transportu powierzchniowego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Stron lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, łącznie

z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą lądową czy lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i infrastrukturę celną w portach lotniczych. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu lądowego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innymi dostawcami usług transportu powierzchniowego, w tym transportu powierzchniowego prowadzonego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczego transportu towarowego. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą transport lotniczy i powierzchniowy, pod warunkiem że nadawcy nie są wprowadzani w błąd co do charakteru i warunków takiego przewozu.

Franczyza / Oznaczanie marką

16. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, którejkolwiek Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych zazwyczaj stosowanych przez Strony w odniesieniu do takich porozumień, a w szczególności w przepisach zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego zapewniającego przewóz.

Leasing

17. Strony udzielają przewoźnikom lotniczym drugiej Strony prawa do świadczenia usług na podstawie niniejszej Umowy:

- a) przy użyciu statków powietrznych wziętych w leasing bez załogi od jakiegokolwiek leasingodawcy;
- b) przy użyciu statków powietrznych wziętych w leasing z załogą od innych przewoźników lotniczych tej samej Strony co leasingobiorca;
- c) przy użyciu statków powietrznych wziętych w leasing z załogą od przewoźników lotniczych z państwa innego niż Strona leasingobiorcy, pod warunkiem że leasing jest uzasadniony wyjątkowymi potrzebami, sezonową zdolnością przewozową lub trudnościami operacyjnymi leasingobiorcy, a leasing nie przekracza okresu, który jest absolutnie niezbędny do zaspokojenia tych potrzeb lub pokonania tych trudności.

Zainteresowane Strony mogą wymagać, aby umowy leasingu były zatwierdzane przez ich właściwe organy w celu weryfikacji zgodności z warunkami określonymi w niniejszym ustępie oraz z mającymi zastosowanie wymogami w zakresie bezpieczeństwa i ochrony. Jeżeli jednak Strona wymaga takiego zatwierdzenia, dokłada ona starań, aby przyspieszyć procedury zatwierdzania i zminimalizować obciążenie administracyjne przewoźników, których to dotyczy. Dla wyjaśnienia: przepisy niniejszego ustępu pozostają bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Strony dotyczących leasingu statków powietrznych przez przewoźników lotniczych tej Strony.

ARTYKUŁ 9

Opłaty celne

1. Po przybyciu na terytorium jednej ze Stron statki powietrzne eksploatowane w międzynarodowym transporcie lotniczym przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (w tym m. in. żywność, napoje, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż pasażerom lub do wykorzystania przez nich podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, są zwolnione – na zasadzie wzajemności oraz pod warunkiem, że tego rodzaju wyposażenie i zapasy pozostają na pokładzie statku powietrznego – z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków majątkowych i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych, opłat związanych z inspekcjami, podatku od wartości dodanej (VAT) lub innych podobnych podatków pośrednich lub opłat i należności, które są:

- a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne bądź przez Unię Europejską; oraz
- b) nie są związane z kosztem świadczonych usług.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium;
- b) sprzęt naziemny i części zamienne (w tym silniki), wwieszone na terytorium jednej ze Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony eksploatowanego w międzynarodowym transporcie lotniczym;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli te produkty są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu mającym miejsce nad wspomnianym terytorium;
- d) druki, określone przez ustawodawstwo celne każdej ze stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze stron i zabrane na pokład w celu wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli materiały te mają zostać użyte w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium; oraz
- e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia żadnej ze Stron nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł lub opłat na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania przez statek powietrzny przewoźnika lotniczego obsługującego połączenie między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, a także materiały, zapasy i części zamienne, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego eksploatowanego przez przewoźnika lotniczego jednej ze Stron, można wyladowywać na terytorium drugiej Strony jedynie za zgodą organów celnych tej Strony oraz obejmować nadzorem lub kontrolą wspomnianych organów do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia zgodnie z przepisami celnymi.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w przypadku, gdy przewoźnicy lotniczy jednej Strony zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który korzysta z podobnych zwolnień udzielonych przez drugą Stronę, umowę użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Strony przedmiotów wyszczególnionych w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia żadnej ze Stron nakładania podatków, ceł, opłat i obciążeń na produkty sprzedawane w innych celach niż do zużycia na pokładzie statku powietrznego podczas odcinka przewozu lotniczego między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Bagaże i towary przewożone w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej ze Stron są zwolnione z podatków, należności celnych oraz innych podobnych opłat i należności, które nie są związane z kosztem świadczonej usługi.

8. W odniesieniu do wyposażenia i zapasów, o których mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, można wymagać umieszczenia ich pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych organów.

9. Niniejsza Umowa nie ma wpływu na postanowienia odpowiednich konwencji obowiązujących między państwem członkowskim Unii Europejskiej a Katarą w celu unikania podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

ARTYKUŁ 10

Opłaty od użytkownika

1. Każda Strona zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe organy lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego, były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat od użytkownika nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakiegokolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

2. Każda Strona zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe organy lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania z portu lotniczego, ochrony lotnictwa oraz z powiązanych infrastruktur i usług, z wyjątkiem opłat pobieranych za świadczenie usług opisanych w art. 8 ust. 5 niniejszej Umowy, były wolne od niesprawiedliwej dyskryminacji i były równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Opłaty te odzwierciedlają całkowite koszty ponoszone przez właściwe organy lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich infrastruktur i usług portów lotniczych oraz ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub portach lotniczych, w których stosuje się wspólny system opłat, ale nie mogą przekraczać tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać racjonalną stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Infrastruktura i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku stosowanie tego rodzaju opłat wobec przewoźników lotniczych drugiej Strony nie może odbywać się na warunkach mniej korzystnych od najkorzystniejszych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu w czasie stosowania tych opłat.

3. Każda Strona wymaga od właściwych organów lub podmiotów nakładających opłaty na jej terytorium i od przewoźników lotniczych korzystających z jej usług i infrastruktury podjęcia konsultacji i wymiany informacji niezbędnych do dokładnego badania zasadności opłat od użytkownika zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu. Właściwe organy lub podmioty nakładające opłaty informują użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian w opłatach od użytkownika, aby umożliwić użytkownikom wyrażenie opinii i przedstawienie uwag przed wprowadzeniem jakichkolwiek zmian.

ARTYKUŁ 11

Taryfy i stawki

1. Strony zezwalają na swobodne ustalanie taryf i stawek przez przewoźników lotniczych Stron w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.

2. Każda Strona może wymagać, w sposób niedyskryminacyjny, powiadomienia swoich właściwych organów, w sposób uproszczony i wyłącznie w celach informacyjnych, o taryfach i stawkach oferowanych za usługi rozpoczynające się na jej terytorium i wykonywane przez przewoźników lotniczych obu Stron. Takiego powiadomienia można wymagać od przewoźników lotniczych najwcześniej w chwili pierwotnego ogłoszenia taryfy lub stawki.

ARTYKUŁ 12

Dane statystyczne

1. Strony współpracują w ramach Wspólnego Komitetu w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych odnoszących się do transportu lotniczego na podstawie niniejszej Umowy.
2. Każda Strona udostępnia drugiej Stronie na jej wniosek dostępne dane statystyczne dotyczące transportu lotniczego objętego niniejszą Umową, oprócz danych poufnych i innych szczególnie chronionych danych, zgodnie z odpowiednimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi Stron, w sposób niedyskryminacyjny i zgodnie z uzasadnionymi potrzebami.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

ARTYKUŁ 13

Bezpieczeństwo lotnicze

1. Strony potwierdzają znaczenie bliskiej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego. W tym kontekście Strony podejmują, w stosownych przypadkach, dalszą współpracę w zakresie badania wypadków, rozwoju regulacyjnego, wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa, możliwości udziału w działaniach nadzorczych drugiej Strony lub prowadzenia wspólnych działań nadzorczych oraz opracowywania wspólnych projektów i inicjatyw.

2. Świadectwa zdatości do lotu, świadectwa kwalifikacji oraz licencje wydane lub uznane za ważne przez jedną ze Stron i pozostające w mocy są uznawane za ważne przez drugą Stronę oraz jej władze lotnicze do celów wykonywania przewozów lotniczych, pod warunkiem że takie świadectwa lub licencje zostały wydane lub uznane za ważne zgodnie z, co najmniej, odpowiednimi międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania oraz procedurami dla służb żeglugi powietrznej ustanowionymi na mocy Konwencji.

3. Każda Strona może w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o konsultacje dotyczące norm i wymogów bezpieczeństwa stosowanych i stosowanych przez drugą Stronę w odniesieniu do urządzeń lotniczych, załóg statków powietrznych, statków powietrznych oraz eksploatacji statków powietrznych. Takie konsultacje odbywają się w ciągu trzydziestu (30) dni od daty złożenia wniosku.

4. Jeżeli w wyniku takich konsultacji wnioskująca Strona uzna, że druga Strona nie utrzymuje w skuteczny sposób i nie stosuje norm i wymogów bezpieczeństwa co najmniej równoważnych – chyba że ustalono inaczej – z normami minimalnymi ustanowionymi na mocy Konwencji w obszarach, o których mowa w ustępie 3 niniejszego artykułu, druga Strona jest informowana o takich ustaleniach.

Druga Strona przedkłada w terminie trzydziestu (30) dni plan działań naprawczych, który będzie zawierał harmonogram wdrożenia. Plan działań naprawczych i odpowiadający mu harmonogram zostaną uzgodnione przez Strony przed ich wdrożeniem.

Niepodjęcie przez drugą Stronę stosownych działań naprawczych w rozsądnym terminie stanowi dla Strony wnioskującej podstawę do odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia, nałożenia warunków lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych lub innych form odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia, nałożenia warunków lub ograniczenia operacji przewoźnika lotniczego, który jest objęty nadzorem w zakresie bezpieczeństwa drugiej Strony.

5. Każda Strona zgadza się, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez przewoźnika lotniczego jednej ze Stron lub w jego imieniu może, podczas przebywania na terytorium drugiej Strony, zostać poddany inspekcji na płycie przeprowadzanej przez właściwe organy drugiej Strony w celu sprawdzenia ważności odpowiednich dokumentów statku powietrznego i jego członków załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia, pod warunkiem że takie badanie nie spowoduje nieuzasadnionego opóźnienia w eksploatacji statku powietrznego.

6. Jeżeli jedna ze Stron, po przeprowadzeniu inspekcji na płycie stwierdzi, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełnia minimalnych norm i procedur dotyczących służb żeglugi powietrznej ustanowionych na podstawie Konwencji, powiadamia ona operatora statku powietrznego o takim braku zgodności, wzywając jednocześnie do podjęcia stosownych działań naprawczych. W stosownych przypadkach właściwe organy drugiej Strony odpowiedzialne za nadzór w zakresie bezpieczeństwa nad przewoźnikiem lotniczym eksploatującym statek powietrzny mogą zostać poproszone o wyrażenie zgody na podjęcie przez operatora statku powietrznego działań naprawczych. Niezależnie od powyższego, każda ze Stron umożliwi dostęp do wyników inspekcji na płycie prowadzonych w stosunku do operatorów statków powietrznych pozostających pod nadzorem w zakresie bezpieczeństwa drugiej Strony.

7. Każda Strona ma prawo do podjęcia natychmiastowych działań, w tym prawo do cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych, lub do zawieszenia lub ograniczenia w inny sposób operacji przewoźnika lotniczego drugiej Strony, jeżeli uzna, że jest to konieczne z uwagi na bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego. Strona, która podejmuje takie środki, niezwłocznie informuje o tym drugą Stronę, podając powody.

8. Wszelkie działania podjęte przez Stronę zgodnie z ust. 4, 6 lub 7 niniejszego artykułu są niezbędne i proporcjonalne mając na względzie zajęcie się kwestią bezpieczeństwa i zostają przerwane z chwilą ustania okoliczności stanowiących podstawę ich podjęcia.

ARTYKUŁ 14

Ochrona lotnictwa

1. Strony podkreślają swoje zaangażowanie w osiągnięcie najwyższego poziomu norm ochrony lotnictwa i mogą, w stosownych przypadkach, podjąć dalszy dialog i współpracę w tej dziedzinie.
2. Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania dotyczące zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r., w zakresie w jakim Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których Strony przystąpiły.
3. Strony udzielają sobie nawzajem – na wniosek – wszelkiej niezbędnej pomocy w celu sprostania wszelkim zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego, w tym zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz pomocy nawigacyjnych, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.
4. We wzajemnych stosunkach Strony postępują zgodnie z międzynarodowymi normami ochrony lotnictwa i odpowiednimi zalecanymi metodami postępowania ustanowionymi przez ICAO. Strony nakładają na operatorów zarejestrowanych przez nie statków powietrznych, na operatorów statków powietrznych, którzy mają główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium co najmniej wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.
5. Każda Strona zapewnia stosowanie na swoim terytorium skutecznych środków ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym m.in. kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych

wobec osób niebędących pasażerami, w tym załogi, oraz przenoszonych przez nie przedmiotów, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec ładunku, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w celu sprostania rosnącemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego. Obie Strony uzgadniają, że będą przestrzegać przepisów w zakresie bezpieczeństwa wymaganych przez drugą Stronę w odniesieniu do dopuszczania na to terytorium statków powietrznych, opuszczania przez nie tego terytorium lub prowadzenia przez nie operacji na tym terytorium.

6. Z pełnym uwzględnieniem i wzajemnym poszanowaniem suwerenności drugiej Strony, każda Strona może przyjąć środki ochrony stosowane przy wjeździe na jej terytorium, jak również pilne środki w celu sprostania konkretnemu zagrożeniu dla ochrony, o których to środkach należy niezwłocznie powiadomić drugą Stronę. Każda Strona pozytywnie rozpatruje wszelkie wnioski drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych szczególnych środków ochrony, a pierwsza Strona uwzględnia środki ochrony już stosowane przez drugą Stronę oraz wszelkie opinie, które druga Strona może przedstawić, jak również możliwe niekorzystne skutki dla transportu lotniczego między Stronami. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nagłych przypadkach, każda Strona informuje z wyprzedzeniem drugą Stronę o wszelkich szczególnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia takich środków ochrony, w stosownych przypadkach w trybie pilnym, zgodnie z art. 22 niniejszej Umowy.

7. Każda Strona uznaje jednak, że żadne z postanowień niniejszego artykułu nie ogranicza możliwości odmowy przez jedną ze Stron dopuszczenia na swoje terytorium lotu lub lotów, które uważa ona za zagrożenie dla swojej ochrony.

8. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym lub innych bezprawnych aktów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, pasażerów, załogi, portów lotniczych lub pomocy nawigacyjnych, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne położenie kresu takiemu aktowi lub groźbie zaistnienia aktu.

9. Każda Strona wprowadza wszelkie środki, jakie uzna za wykonalne, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny będący przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych aktów bezprawnej ingerencji, znajdujący się na ziemi na jej terytorium, został zatrzymany, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Jeżeli jest to wykonalne, wspomniane środki wprowadza się na podstawie wzajemnych konsultacji.

10. Jeżeli Strona ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu, Strona ta może złożyć wniosek o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z drugą Stroną. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie trzydziestu (30) dni od dnia otrzymania takiego wniosku lub w uzgodnionym dłuższym terminie. Brak osiągnięcia zadowalającego porozumienia w terminie trzydziestu (30) dni lub w uzgodnionym dłuższym terminie, o którym mowa powyżej, stanowi dla Strony, która wystąpiła o przeprowadzenie konsultacji, podstawę do odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia, nałożenia warunków lub ograniczenia zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwoleń technicznych przewoźnika lotniczego drugiej Strony w celu zapewnienia zgodności z postanowieniami niniejszego artykułu. Jeżeli jest to wymagane w sytuacji nadzwyczajnej lub w celu zapobieżenia dalszemu naruszaniu przepisów niniejszego artykułu, Strona może podjąć natychmiastowo działania tymczasowe.

11. Wszelkie działania podjęte zgodnie z niniejszym artykułem są konieczne i proporcjonalne do zaradzenia zagrożeniu dla ochrony i zostają zawieszone z chwilą spełnienia przez drugą Stronę postanowień niniejszego artykułu lub w przypadku gdy takie działanie nie jest już konieczne.

ARTYKUŁ 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Strony współpracują w kwestiach regulacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, w tym nadzoru nad nimi. Odnoszą się one do wszelkich kwestii politycznych związanych z funkcjonowaniem zarządzania ruchem lotniczym w celu optymalizacji ogólnej efektywności lotów, zmniejszenia kosztów, ograniczenia do minimum wpływu na środowisko oraz zwiększenia bezpieczeństwa i zdolności systemów.

2. Strony zachęcają swoje właściwe organy i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do współpracy w kwestiach interoperacyjności w celu dalszej integracji systemów obu Stron w miarę możliwości w celu zmniejszenia wpływu lotnictwa na środowisko oraz, w stosownych przypadkach, wymiany informacji.

3. Strony wspierają współpracę między swoimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w celu wymiany danych lotniczych i koordynacji przepływów ruchu w celu optymalizacji efektywności lotów, mając na uwadze poprawę wykorzystania zasobów

i osiągnięcie przewidywalności, punktualności i ciągłości usług.

4. Strony zgadzają się współpracować w zakresie programów modernizacji, w tym rozwoju, wdrażania i najlepszych praktyk w zakresie efektywności gospodarczej, zarządzania ruchem lotniczym oraz odpowiednich aspektów lotniskowych, a także zachęcać do wzajemnego uczestnictwa w działaniach walidacyjnych i demonstracyjnych.

ARTYKUŁ 16

Środowisko

1. Strony zgadzają się co do konieczności ochrony środowiska poprzez propagowanie zrównoważonego rozwoju lotnictwa. Strony zamierzają współpracować w celu określenia zagrożeń związanych z wpływem lotnictwa na środowisko.

2. Strony uznają znaczenie współpracy w celu uwzględnienia i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko zgodnie z celami niniejszej Umowy.

3. Strony uznają znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, a tym samym redukcji emisji gazów cieplarnianych związanych z krajowym i międzynarodowym transportem lotniczym. Strony ustalają, że będą współpracować w tych kwestiach w celu opracowania i wdrożenia instrumentów, w tym przepisów wykonawczych dotyczących rozwoju mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) oraz wszelkich innych aspektów mających szczególne znaczenie dla rozwiązania kwestii emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa.

4. Strony zobowiązują się do wymiany informacji oraz prowadzenia regularnego dialogu między ekspertami w celu zacieśnienia współpracy w zakresie ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko, w tym na polu:

- a) badań i rozwoju przyjaznych dla środowiska technologii lotniczych;
- b) innowacji w zarządzaniu ruchem lotniczym służącej ograniczeniu wpływu lotnictwa

na środowisko;

- c) badań i rozwoju zrównoważonych paliw alternatywnych dla lotnictwa;
- d) wymiany poglądów na temat aspektów wpływu lotnictwa na środowisko oraz ograniczenia emisji lotniczych związanych z klimatem; oraz
- e) zmniejszenia i monitorowania hałasu w celu ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko.

5. Przestrzegając swych praw i obowiązków dotyczących środowiska wynikających z umów wielostronnych, Strony zacieśniają również współpracę, w tym finansową i technologiczną, w odniesieniu do środków ukierunkowanych na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego.

6. Strony uznają konieczność wprowadzenia odpowiednich środków zapobiegania wpływowi transportu lotniczego na środowisko lub niwelowania takiego wpływu, pod warunkiem że środki te są w pełni zgodne z ich prawami i obowiązkami wynikającymi z prawa międzynarodowego.

ARTYKUŁ 17

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

Strony potwierdzają swoje zobowiązania wynikające z Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (konwencja montrealaska).

ARTYKUŁ 18

Ochrona konsumentów

Strony współpracują przy ochronie interesów konsumentów w transporcie lotniczym. Celem tej współpracy jest osiągnięcie wysokiego poziomu ochrony konsumentów. Aby go osiągnąć Strony przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w sprawach dotyczących interesów konsumentów, w tym planowanych środków, dążąc do większej zbieżności regulacyjnej i możliwie dużej kompatybilności systemów.

ARTYKUŁ 19

Komputerowe systemy rezerwacji

1. Sprzedawcy komputerowych systemów rezerwacji (zwanymi dalej KSR) prowadzący działalność na terytorium jednej Strony są uprawnieni do dostarczania, utrzymywania i swobodnego udostępniania swoich KSR biurom podróży lub przedsiębiorstwom turystycznym, których podstawową działalność stanowi dystrybucja na terytorium drugiej Strony produktów związanych z podróżowaniem, pod warunkiem że KSR jest zgodny z odpowiednimi wymogami regulacyjnymi drugiej Strony.
2. Strony uchylają wszelkie istniejące wymogi, które mogłyby ograniczać swobodny dostęp KSR jednej Strony do rynku drugiej Strony lub w inny sposób ograniczać konkurencję. Strony powstrzymują się od przyjmowania takich wymogów w przyszłości.
3. Żadna ze Stron, na swoim terytorium, nie nakłada ani nie dopuszcza nakładania na sprzedawców KSR drugiej Strony wymogów w odniesieniu do sposobu wyświetlania KSR, innych niż te nałożone na ich własnych sprzedawców KSR lub każdy inny KSR funkcjonujący na ich rynku. Żadna ze Stron nie zapobiega zawieraniu umów między sprzedawcami KSR, ich dostawcami a ich abonentami, które dotyczą wymiany informacji o usługach turystycznych oraz ułatwiają wyświetlanie kompleksowych i obiektywnych informacji konsumentom lub spełnienie wymogów regulacyjnych dotyczących neutralnych sposobów wyświetlania.
4. Właścicielom i operatorom KSR jednej Strony, którzy spełniają odpowiednie wymogi regulacyjne drugiej Strony, o ile takie istnieją, przysługuje taka sama możliwość posiadania KSR w obrębie terytorium drugiej Strony, jaką mają właściciele i operatorzy każdego innego KSR funkcjonującego na rynku tej Strony.

ARTYKUŁ 20

Aspekty społeczne

1. Strony uznają znaczenie uwzględnienia wpływu niniejszej Umowy na pracę, zatrudnienie i warunki pracy. Strony zobowiązują się do współpracy w kwestiach związanych z pracą wchodzących w zakres niniejszej Umowy, m.in. w odniesieniu do wpływu wywieranego na zatrudnienie, prawa podstawowe w pracy, warunki pracy, ochronę socjalną i dialog społeczny.

2. Strony uznają prawo każdej ze Stron do ustanowienia takiego własnego poziomu krajowej ochrony pracy, jaki uzna ona za stosowne, oraz do przyjmowania lub zmiany odpowiednich przepisów i strategii, zgodnie z jej zobowiązaniami międzynarodowymi. Strony dbają, aby prawa i zasady zawarte w ich odpowiednich przepisach ustawowych i wykonawczych nie były podważane, lecz skutecznie egzekwowane.

3. Każda Strona kontynuuje ulepszanie tych przepisów i strategii zgodnie ze swoimi zobowiązaniami międzynarodowymi oraz dąży do zapewnienia i wspierania wysokiego poziomu ochrony pracy w sektorze lotnictwa. Strony uznają, że naruszenie fundamentalnych zasad i praw w pracy nie może stanowić pretekstu ani być wykorzystane w jakikolwiek inny sposób jako uzasadniona przewaga komparatywna, a standardy pracy nie powinny być wykorzystywane do celów protekcyjnych.

4. Strony potwierdzają swoje zobowiązanie, zgodnie z obowiązkami wynikającymi z członkostwa w Międzynarodowej Organizacji Pracy (MOP) oraz z Deklaracji MOP dotyczącej podstawowych zasad i praw w pracy oraz działań uzupełniających, przyjętej przez Międzynarodową Konferencję Pracy na jej 86. posiedzeniu w 1998 r., w zakresie poszanowania, promowania i skutecznego wdrażania i stosowania podstawowych zasad i praw w pracy.

5. Strony propagują cele zawarte w programie MOP „Godna praca” oraz w Deklaracji MOP dotyczącej sprawiedliwości społecznej na rzecz uczciwej globalizacji z 2008 r. przyjętej na 97. posiedzeniu Międzynarodowej Konferencji Pracy.

6. Każda Strona zobowiązuje się dołożyć wszelkich starań w celu ratyfikowania podstawowych konwencji MOP, jeżeli jeszcze tego nie uczyniła. Strony rozważą również ratyfikację innych konwencji MOP, a w konsekwencji skuteczne wdrożenie odpowiednich międzynarodowych norm w dziedzinie pracy i spraw społecznych istotnych dla sektora lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem warunków krajowych.

7. Każda Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu rozwiązania kwestii związanych z pracą, które Strona wnioskująca określi jako znaczące.

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

ARTYKUŁ 21

Interpretacja i wdrożenie

1. Strony przyznają sobie wzajemnie prawa określone w niniejszej Umowie. Wszelkie zawarte w niniejszej Umowie odniesienia do praw przyznanych przewoźnikom lotniczym Strony są rozumiane tylko jako odniesienie do praw przyznanych tej Stronie. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może być interpretowane jako mające na celu przyznanie praw lub nałożenie obowiązków, na które mogą bezpośrednio powoływać się obywatele jednej ze Stron przed sądami lub trybunałami drugiej Strony.

2. Strony podejmują wszelkie właściwe ogólne lub szczególne środki, aby zapewnić wykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy.

3. Wykonując swoje prawa wynikające z niniejszej Umowy, Strony podejmują środki odpowiednie i proporcjonalne do ich celu.

4. Strony powstrzymują się od jakichkolwiek środków, które mogłyby zagrażać osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

5. Każda Strona jest odpowiedzialna za właściwe wykonanie niniejszej Umowy na swoim terytorium.

6. Jeżeli którakolwiek ze Stron podejrzewa naruszenie niniejszej Umowy, może zwrócić się do drugiej Strony o informacje i pomoc. Po otrzymaniu takiego wniosku druga Strona zapewnia wszelkie niezbędne informacje i pomoc, z zastrzeżeniem jej obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych.

7. Niniejsza Umowa nie wyklucza konsultacji i rozmów między właściwymi organami Stron poza Wspólnym Komitetem, w tym na temat rozwoju transportu lotniczego, ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, polityki społecznej, zarządzania ruchem lotniczym, infrastruktury lotniczej, konkurencji i ochrony konsumentów. Strony informują Wspólny Komitet o wynikach takich konsultacji i rozmów, które mogą mieć wpływ na interpretację lub stosowanie niniejszej Umowy.

8. W przypadku odniesienia w niniejszej Umowie do współpracy między Stronami, w tym między innymi w dziedzinie możliwości handlowych, bezpieczeństwa, ochrony, środowiska, zarządzania ruchem lotniczym i ochrony konsumentów, Strony dokładają wszelkich starań, aby znaleźć możliwości wspólnego działania w celu dalszego rozwoju niniejszej Umowy lub poprawy jej funkcjonowania na danych obszarach, w oparciu o wzajemną zgodę.

ARTYKUŁ 22

Wspólny Komitet

1. Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron jest odpowiedzialny za nadzorowanie zarządzania niniejszą Umową i zapewnia jej prawidłowe wykonanie.

2. Wspólny Komitet przyjmuje regulamin wewnętrzny.

3. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb i przynajmniej raz w roku. Każda Strona może w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu. Posiedzenie takie rozpoczyna się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa (2) miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.

4. W celu właściwego wdrożenia niniejszej Umowy, Wspólny Komitet:

- a) wymienia informacje, w tym na temat zmian w przepisach ustawowych, wykonawczych i polityce poszczególnych Stron, które mogą mieć wpływ na usługi lotnicze i informacje statystyczne związane z transportem lotniczym;

- b) formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie;
- c) rozwija współpracę, w tym w kwestiach regulacyjnych;
- d) przeprowadza konsultacje w odniesieniu do wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem lub interpretacją niniejszej Umowy oraz, w stosownych przypadkach, w sprawach związanych z transportem lotniczym rozpatrywanych przez organizacje międzynarodowe, w stosunkach z państwami trzecimi i w ramach uzgodnień wielostronnych, w tym w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;
- e) rozpatruje potencjalne obszary dalszego rozwoju niniejszej Umowy, w tym zalecenia dotyczące zmian w niniejszej Umowie w odniesieniu do przystąpienia państw trzecich do niniejszej Umowy.

5. Zalecenia i decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane w drodze konsensusu między Stronami. Decyzje podjęte przez Wspólny Komitet są wiążące dla Stron.

ARTYKUŁ 23

Rozstrzyganie sporów i arbitraż

1. Bez uszczerbku dla art. 4 niniejszej Umowy wszelkie spory dotyczące stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy mogą być rozstrzygane przez Strony przy użyciu mechanizmu rozstrzygania sporów przewidzianego w niniejszym artykule.
2. Bez uszczerbku dla wcześniejszych konsultacji między Stronami w ramach niniejszej Umowy, jeżeli jedna ze Stron pragnie skorzystać z mechanizmu rozstrzygania sporów przewidzianego w niniejszym artykule, powiadamia drugą Stronę na piśmie o swoim zamiarze i zwraca się o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu konsultacji.
3. Jeżeli posiedzenie Wspólnego Komitetu nie odbędzie się w terminie dwóch (2) miesięcy od daty otrzymania wniosku, o którym mowa w poprzednim ustępie, lub w terminie uzgodnionym przez Strony, lub jeżeli spór nie zostanie rozstrzygnięty na forum Wspólnego Komitetu w ciągu sześciu (6) miesięcy od daty wniosku, Strony mogą uzgodnić, że przekażą spór do rozstrzygnięcia wybranej osobie lub organowi. Jeżeli Strony nie mogą osiągnąć porozumienia co do przekazania sporu do rozstrzygnięcia wybranej osobie lub organowi, na

wniosek którejkolwiek ze Stron spór zostaje przekazany do arbitrażu.

4. Niezależnie od ust. 2 niniejszego artykułu, jeżeli Strona odmówiła udzielenia, cofnęła, zawiesiła, nałożyła warunki lub ograniczenia na zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przewoźnika lotniczego drugiej Strony, spór można natychmiast skierować do osoby lub organu do rozstrzygnięcia lub skierować do arbitrażu.

5. Wniosek o arbitraż jest składany na piśmie przez Stronę (zwaną dalej „stroną inicjującą”) drugiej Stronie (zwanej dalej „stroną odpowiadającą”). We wniosku strona inicjująca przedstawia kwestie do rozstrzygnięcia, opisuje dany środek oraz wyjaśnia powody, dla których uznaje taki środek za niezgodny z postanowieniami niniejszej Umowy.

6. O ile strona inicjująca i strona odpowiadająca nie uzgodnią inaczej, arbitrażu dokonuje trybunał arbitrażowy, w skład którego wchodzi trzech arbitrów i który powołuje się w następujący sposób:

- a) w terminie sześćdziesięciu (60) dni od dnia otrzymania wniosku o arbitraż strona inicjująca i strona odpowiadająca powołują po jednym arbitrze. W terminie trzydziestu (30) dni od wyznaczenia tych dwóch arbitrów, strona inicjująca i strona odpowiadająca wyznaczają za porozumieniem trzeciego arbitra, który obejmuje funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
- b) jeżeli strona inicjująca lub strona odpowiadająca nie mianuje arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony zgodnie z lit. a) niniejszego ustępu, strona inicjująca lub strona odpowiadająca może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie niezbędnego arbitra lub arbitrów w terminie trzydziestu (30) dni od daty otrzymania tego wniosku. Jeżeli przewodniczący Rady ICAO jest obywatelem Kataru albo jednego z państw członkowskich UE, o dokonanie nominacji zwraca się do najwyższego rangą zastępcy przewodniczącego tej Rady, który nie jest wyłączony z tego samego powodu.

7. Datą powołania trybunału arbitrażowego jest dzień, w którym ostatni z trzech arbitrów przyjmie nominację.

8. Postępowanie jest prowadzone zgodnie z regulaminem wewnętrznym, który zostanie przyjęty przez Wspólny Komitet jak najszybciej, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego artykułu oraz zgodnie z art. 22 ust. 4 lit. b) i ust. 5 niniejszej Umowy. Do czasu przyjęcia przez Wspólny Komitet regulaminu wewnętrznego trybunał arbitrażowy ustala własne przepisy proceduralne.

9. Na wniosek strony inicjującej trybunał arbitrażowy może, do czasu wydania ostatecznej decyzji, upoważnić stronę inicjującą do przyjęcia środków tymczasowych lub wezwać stronę odpowiadającą do przyjęcia środków tymczasowych.

10. Trybunał arbitrażowy przekazuje stronie inicjującej i stronie odpowiadającej wstępne sprawozdanie przedstawiające ustalenia faktyczne, możliwość zastosowania odpowiednich postanowień oraz ogólne uzasadnienie każdego z jego ustaleń i zaleceń, nie później niż

w terminie dziewięćdziesięciu (90) dni po dniu jego powołania. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, jego przewodniczący powiadamia o tym stronę inicjującą i stronę odpowiadającą na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin przedłożenia wstępnego sprawozdania. W żadnym wypadku trybunał arbitrażowy nie może wydać wstępnego sprawozdania później niż po upływie stu dwudziestu (120) dni od dnia jego powołania.

11. W ciągu czternastu (14) dni od przekazania sprawozdania wstępnego strona inicjująca lub strona odpowiadająca może złożyć pisemny wniosek do trybunału arbitrażowego o dokonanie przeglądu konkretnych aspektów tego sprawozdania. Po rozważeniu wszelkich pisemnych uwag dotyczących wstępnego sprawozdania przedstawionych przez stronę inicjującą i stronę odpowiadającą trybunał arbitrażowy może zmienić swoje sprawozdanie oraz przeprowadzić wszelkie dalsze badania, jakie uzna za stosowne. Ustalenia zawarte w ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego muszą zawierać wystarczające omówienie argumentów przedstawionych na etapie wstępnego przeglądu i jasno odpowiadać na pytania i uwagi strony inicjującej i strony odpowiadającej.

12. Trybunał arbitrażowy przedstawia stronie inicjującej i stronie odpowiadającej swoją ostateczną decyzję w terminie stu dwudziestu (120) dni od dnia, w którym został powołany. Jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, jego przewodniczący powiadamia o tym stronę inicjującą i stronę odpowiadającą na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin wydania decyzji. W żadnym wypadku trybunał arbitrażowy nie może wydać decyzji później niż po upływie stu pięćdziesięciu (150) dni od dnia jego powołania.

13. Jeżeli jedna ze Stron jw. odmówiła udzielenia, cofnęła, zawiesiła, nałożyła warunki lub ograniczenia na zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przewoźnika lotniczego drugiej Strony lub na wniosek strony inicjującej lub strony odpowiadającej – jeżeli trybunał arbitrażowy uzna, że sprawa jest pilna – odpowiednie terminy określone w ust. 10, 11 i 12 niniejszego artykułu zostają skrócone o połowę.

14. Strona inicjująca i strona odpowiadająca mogą składać wnioski o wyjaśnienie ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego w ciągu dziesięciu (10) dni od jej przedstawienia, a każdego takiego wyjaśnienia udziela się w ciągu piętnastu (15) dni od daty złożenia takiego wniosku.

15. W przypadku gdy trybunał arbitrażowy ustali, że doszło do naruszenia niniejszej Umowy, a strona odpowiedzialna nie stosuje się do ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego lub nie osiągnęła porozumienia z drugą Stroną w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony w ciągu sześćdziesięciu (60) dni od wydania przez trybunał ostatecznej decyzji, druga Strona może zawiesić stosowanie porównywalnych korzyści wynikających z niniejszej Umowy do czasu, gdy strona odpowiedzialna zastosuje się do ostatecznej decyzji trybunału lub do czasu osiągnięcia przez stronę inicjującą i stronę odpowiadającą porozumienia w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony.

16. Każda Strona ponosi koszty wyznaczonego przez nią arbitra. Pozostałe koszty trybunału są dzielone równo między Strony.

ARTYKUŁ 24

Związek z innymi umowami

1. Niniejsza Umowa zawiesza wcześniejsze umowy i porozumienia dotyczące tej samej kwestii między Stronami, z zastrzeżeniem ust. 2 i 7 niniejszego artykułu, chyba że niniejsza Umowa zostanie wypowiedziana.
2. Postanowienia zawarte we wcześniejszej umowie lub porozumieniu o przewozach lotniczych między państwem członkowskim UE a Katarą dotyczące kwestii objętych art. 2, 3, 8 i 11 niniejszej Umowy mają nadal zastosowanie jako kwestie objęte niniejszą Umową, jeżeli są one bardziej korzystne lub elastyczne dla przedmiotowych przewoźników lotniczych. Wszystkie prawa i korzyści, z których korzystają przewoźnicy lotniczy z danego państwa członkowskiego UE zgodnie z tymi postanowieniami, przysługują wszystkim przewoźnikom z Unii Europejskiej.
3. Do celów poprzedniego ustępu wszelkie spory między Stronami co do tego, czy postanowienia lub traktowanie na mocy wcześniejszych umów lub porozumień między Stronami są bardziej korzystne lub elastyczne, rozstrzygane są w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów przewidzianego w art. 23 niniejszej Umowy.
4. Po dacie wejścia w życie niniejszej Umowy wszelkie dodatkowe prawa przewozowe, które mogą zostać przyznane państwu członkowskiemu UE przez Katar lub odwrotnie, podlegają niniejszej Umowie i nie dyskryminują przewoźników lotniczych Unii Europejskiej. O porozumieniach tych powiadamia się niezwłocznie Wspólny Komitet.
5. Wspólny Komitet opracowuje i aktualizuje informacyjny wykaz postanowień i porozumień w sprawie praw przewozowych, o których mowa w ust. 2 i 4 niniejszego artykułu.
6. Jeżeli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO w dziedzinie transportu lotniczego, a ta umowa bądź decyzja dotyczy spraw objętych zakresem niniejszej Umowy, Strony przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z art. 22 niniejszej Umowy w celu ustalenia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia tej zmiany sytuacji.
7. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ma wpływu na ważność i stosowanie istniejących i przyszłych umów między państwami członkowskimi UE a Katarą w odniesieniu do terytoriów podlegających ich suwerenności, które nie są objęte definicją „terytorium” w art. 1 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 25

Zmiany

Wszelkie zmiany w niniejszej Umowie mogą być uzgadniane przez Strony na podstawie konsultacji przeprowadzonych zgodnie z art. 22 niniejszej Umowy. Zmiany wchodzi w życie zgodnie z warunkami określonymi w art. 29 niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 26

Przystąpienie nowych państw członkowskich Unii Europejskiej

1. Niniejsza Umowa jest otwarta na przystąpienie państw, które stały się państwami członkowskimi UE po dacie podpisania niniejszej Umowy.
2. W takim przypadku przystąpienie tego państwa członkowskiego Unii Europejskiej do Umowy następuje poprzez złożenie dokumentu przystąpienia Sekretarzowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej, który powiadamia Katar o złożeniu dokumentu przystąpienia oraz o dacie jego złożenia. Przystąpienie tego państwa członkowskiego Unii Europejskiej staje się skuteczne od 30 dnia od daty złożenia dokumentu przystąpienia.
3. Art. 24 ust. 1, 2, 3 i 7 niniejszej Umowy stosuje się odpowiednio do umów i porozumień obowiązujących w chwili przystąpienia państwa członkowskiego Unii Europejskiej do Umowy.

ARTYKUŁ 27

Rozwiązanie

Każda ze Stron może w dowolnej chwili powiadomić drugą Stronę na piśmie drogą dyplomatyczną o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie

przesyła się jednocześnie do ICAO i do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który jest w toku po upływie 1 (jednego) roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu Umowy, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za zgodą Stron.

ARTYKUŁ 28

Rejestracja Umowy

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej rejestruje się w ICAO, zgodnie z art. 83 Konwencji, i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych, zgodnie z art. 102 Karty Narodów Zjednoczonych.

ARTYKUŁ 29

Wejście w życie, tymczasowe stosowanie i depozytariusz

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie w pierwszym dniu drugiego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Strony powiadomiły się wzajemnie o zakończeniu stosownych procedur prawnych niezbędnych do tego celu.
2. Do celów ust. 1 Katar powiadamia Sekretarza Generalnego Rady Unii Europejskiej, a Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej powiadamia Katar, za pośrednictwem kanałów dyplomatycznych.
3. Niezależnie od ust. 1 niniejszego artykułu Strony tymczasowo stosują niniejszą Umowę, zgodnie ze swoimi mającymi zastosowanie procedurami wewnętrznymi lub prawodawstwem krajowym, od dnia podpisania niniejszej Umowy.
4. Funkcję depozytariusza niniejszej Umowy pełni Sekretarz Generalny Rady Unii

Europejskiej.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę.

Sporządzono w [...] dnia [...] r. w dwóch egzemplarzach w języku angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim oraz w języku arabskim, przy czym każdy z tych tekstów jest na równi autentyczny. W przypadku rozbieżności między wersjami językowymi Wspólny Komitet podejmuje decyzję w sprawie wersji językowej, którą należy zastosować.

W imieniu Państwa Katar

W imieniu Unii Europejskiej

W imieniu Królestwa Belgii,

W imieniu Republiki Bułgarii,

W imieniu Republiki Czeskiej,

W imieniu Królestwa Danii,

W imieniu Republiki Federalnej Niemiec,

W imieniu Republiki Estońskiej,

W imieniu Irlandii,

W imieniu Republiki Greckiej,

W imieniu Królestwa Hiszpanii,

W imieniu Republiki Francuskiej,

W imieniu Republiki Chorwacji,

W imieniu Republiki Włoskiej,

W imieniu Republiki Cypryjskiej,

W imieniu Republiki Łotewskiej,

W imieniu Republiki Litewskiej,

W imieniu Wielkiego Księstwa
Luksemburga,

W imieniu Węgier,

W imieniu Malty,

W imieniu Królestwa
Niderlandów,

w imieniu Republiki Austrii,

W imieniu Rzeczypospolitej
Polskiej,

W imieniu Republiki
Portugalskiej,

W imieniu Rumunii,

W imieniu Republiki Słowenii,

W imieniu Republiki Słowackiej,

W imieniu Republiki Finlandii,

W imieniu Królestwa Szwecji.

ZAŁĄCZNIK 1

PRZEPISY PRZEJŚCIOWE

1. Niezależnie od art. 2 ust. 2 niniejszej Umowy korzystanie z przywileju trzeciej i czwartej wolności lotniczej w odniesieniu do przewozów pasażerskich, łączonych i wyłącznie towarowych oraz piątej wolności lotniczej w odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych na określonych trasach podlega postanowieniom przejściowym określonym w niniejszym załączniku.
2. Przywileje trzeciej i czwartej wolności lotniczej między punktami w Katarze a punktami w Belgii, Niemczech, Francji, we Włoszech i w Niderlandach są stopniowo liberalizowane zgodnie z ust. 4–8 poniżej.
3. Przywilej piątej wolności lotniczej w odniesieniu do przewozów wyłącznie towarowych jest stopniowo zwiększany zgodnie z ust. 9 poniżej aż do osiągnięcia uzgodnionej liczby uprawnień do świadczenia przewozów wynoszącej siedem (7) lotów tygodniowo na koniec okresu przejściowego.
4. W odniesieniu do przewozów do/z państw członkowskich UE, o których mowa w ust. 2, przewoźnicy lotniczy obu Stron są uprawnieni, od daty podpisania niniejszej Umowy, do korzystania z przywilejów trzeciej i czwartej wolności lotniczej, zgodnie z tygodniową liczbą uprawnień do świadczenia przewozów, określaną jako „poziom bazowy” w tabelach w ust. 7 i 8, oraz z tras ich dotyczących.
5. Uprawnienia do świadczenia przewozów do/z państw członkowskich UE, o których mowa w ust. 2, podlegają etapom przewidzianym w tabelach w ust. 7 i 8 poniżej. „Etap 1” jest stosowany pierwszego dnia zimowego sezonu IATA 2020/2021, a kolejne etapy („etapy 2–5”) pierwszego dnia sezonów zimowych IATA, odpowiednio 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025.
6. Od pierwszego dnia sezonu zimowego IATA 2024/2025 („etap 5”) przewoźnicy lotniczy każdej Strony są uprawnieni do korzystania z przywileju trzeciej i czwartej wolności lotniczej przyznanej w art. 2 ust. 2 lit. c) niniejszej Umowy bez ograniczeń dotyczących tras, zdolności przewozowej lub częstotliwości między punktami w Katarze i punktami we wszystkich państwach członkowskich UE.
7. W odniesieniu do trzeciej i czwartej wolności lotniczej dotyczącej przewozów pasażerskich i łączonych, przewoźnicy lotniczy Stron są uprawnieni do wykonywania następującej liczby lotów tygodniowo:

a. Między punktami w Katarze a punktami w Belgii i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów	14	19	24	29	34	Bez ograniczeń

b. Między punktami w Katarze a punktami we Francji i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów w Katarze i Paryżu	21	24	27	30	33	Bez ograniczeń
Do/ze wszystkich punktów w Katarze i Nicei	7	10	14	17	21	Bez ograniczeń
Do/ze wszystkich punktów w Katarze i Lyonie	7	10	14	17	21	Bez ograniczeń
Do/z wszystkich pozostałych punktów	7	10	14	17	21	Bez ograniczeń

c. Między punktami w Katarze a punktami w Niemczech i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów w Katarze i Frankfurtu	14	18	21	24	28	Bez ograniczeń
Do/ze wszystkich punktów w Katarze i Monachium	14	18	21	24	28	Bez ograniczeń
Do/z wszystkich pozostałych punktów	7	11	14	17	21	Bez ograniczeń

d. Między punktami w Katarze a punktami we Włoszech i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
--------------	----------------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Do/ze wszystkich punktów	81	84	84	89	92	Bez ograniczeń
--------------------------	----	----	----	----	----	----------------

e. Między punktami w Katarze a punktami w Niderlandach i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów w Katarze i Amsterdamie	10	12	14	14	17	Bez ograniczeń
Do/z wszystkich pozostałych punktów	7	7	14	17	21	Bez ograniczeń

8. W odniesieniu do trzeciej i czwartej wolności lotniczej dotyczącej przewozów wyłącznie towarowych i łączonych, przewoźnicy lotniczy Stron są uprawnieni do wykonywania następującej liczby lotów tygodniowo:

a. Między punktami w Katarze a punktami w Belgii i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów	35	39	42	45	49	Bez ograniczeń

b. Między punktami w Katarze a punktami we Francji i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów	7	10	14	17	21	Bez ograniczeń

c. Między punktami w Katarze a punktami w Niemczech i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów	10	14	14	17	21	Bez ograniczeń

d. Między punktami w Katarze a punktami we Włoszech i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów	19	21	21	24	28	Bez ograniczeń

e. Między punktami w Katarze a punktami w Niderlandach i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów	10	14	14	17	21	Bez ograniczeń

9. W odniesieniu do piątej wolności lotniczej dotyczącej przewozów wyłącznie towarowych przewoźnicy lotniczy Stron są uprawnieni, od daty podpisania niniejszej Umowy, do korzystania z uprawnień określonych w art. 2 ust. 2 lit. c) niniejszej Umowy w odniesieniu do trzech (3) lotów tygodniowo („poziom bazowy”) między każdym państwem członkowskim UE a Katar. Uprawnienie do świadczenia przewozów podlega etapom przewidzianym w tabeli poniżej, prowadzącym ostatecznie do nadania uprawnienia do siedmiu (7) połączeń tygodniowo. „Etap 1” jest stosowany pierwszego dnia zimowego sezonu IATA 2020/2021, a kolejne etapy („etapy 2–4”) pierwszego dnia sezonów zimowych IATA, odpowiednio 2021/2022, 2022/2023 i 2023/2024.

Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4
3	4	5	6	7

10. Zgodnie z art. 24 ust. 2 niniejszej Umowy, w przypadku gdy przywileje piątej wolności lotniczej dotyczące przewozów wyłącznie towarowych przyznane przed podpisaniem Umowy mają inny zakres geograficzny niż zakres określony w art. 2 ust. 2 lit. c) niniejszej Umowy, ten zakres geograficzny może być nadal wykorzystywany zamiast zakresu geograficznego określonego w art. 2 ust. 2 lit. c) niniejszej Umowy w odniesieniu do uprawnień do świadczenia przewozów przyznanych przed podpisaniem niniejszej Umowy.

ZAŁĄCZNIK 2

GEOGRAFICZNE STOSOWANIE PRZYWILEJU PIĄTEJ WOLNOŚCI W ODNIESIENIU DO PRZEWOZÓW WYŁĄCZNIE TOWAROWYCH

SEKCJA 1

Zakres geograficzny stosowania art. 2 ust. 2 lit. c) ppkt (i) lit. B) niniejszej Umowy obejmuje całe kontynenty Północnej i Południowej Ameryki oraz sąsiadujące z nimi wyspy, Bermudy, część wysp Morza Karaibskiego, Hawaje (w tym Midway i Palmyra). W momencie podpisywania Umowy są nim objęte:

Ameryka Północna

Kanada, Stany Zjednoczone, Meksyk

Wyspy Karaibskie i Bermudy

Anguilla, Antigua i Barbuda, Bahamy, Barbados, Bermudy, Kajmany, Kuba, Dominika, Republika Dominikańska, Grenada, Haiti, Jamajka, Montserrat, Saint Lucia, St. Vincent i Grenadyny, Trynidad i Tobago, Turks i Caicos, Wyspy Dziewicze (brytyjskie)

Ameryka Centralna

Belize, Kostaryka, Salwador, Gwatemala, Honduras, Nikaragua, Panama

Ameryka Południowa

Argentyna, Boliwia, Brazylia, Chile, Kolumbia, Ekwador, Gujana, Paragwaj, Peru, Surinam, Urugwaj, Wenezuela

SEKCJA 2

Zakres geograficzny stosowania art. 2 ust. 2 lit. c) ppkt (ii) lit. B) niniejszej Umowy obejmuje całą Azję na wschód od Iranu, łącznie z Iranem, oraz wyspy sąsiadujące z tym obszarem, Australię, Nową Zelandię i sąsiadujące z nimi wyspy, a także niektóre wyspy Oceanu Spokojnego. W momencie podpisywania Umowy są nim objęte:

Azja Południowa

Afganistan, Bangladesz, Bhutan, Indie (w tym Andamany), Malediwy, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Azja Środkowa

Kazachstan, Kirgistan, Mongolia, Rosja, Tadżykistan, Turkmenistan, Uzbekistan

Azja Wschodnia

Chiny, SRA Hongkong, Japonia, Korea Północna, Korea Południowa, SRA Makau, Tajwan

Azja Południowo-Wschodnia

Brunei Darussalam, Kambodża, Indonezja, Laos, Malezja, Mjanma/Birma, Papua-Nowa Gwinea, Filipiny, Singapur, Tajlandia, Wietnam

Azja, Pacyfik

Samoa Amerykańskie, Australia, Wyspa Bożego Narodzenia, Wyspy Kokosowe, Wyspy Cooka, Fidżi, Guam, Kiribati, Wyspy Marshalla, Mikronezja, Nauru, Nowa Zelandia, Niue, Wyspa Norfolk, Mariany Północne, Palau, Samoa, Wyspy Salomona, Tonga, Tuvalu, Wyspy Vanuatu.