

Bruxelles, 9 aprilie 2021
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2021/0083(NLE)**

**7666/21
ADD 1**

**AVIATION 69
RELEX 280
OC 7**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	8 aprilie 2021
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2021) 157 final - ANNEX
Subiect:	ANEXĂ la Propunerea de decizie a Consiliului privind semnarea, în numele Uniunii, și aplicarea cu titlu provizoriu a Acordului privind transportul aerian între Statul Qatar, pe de o parte, și Uniunea Europeană și statele sale membre, pe de altă parte

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2021) 157 final - ANNEX.

Anexă: COM(2021) 157 final - ANNEX



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.4.2021
COM(2021) 157 final

ANNEX

ANEXĂ

la

Propunerea de decizie a Consiliului

**privind semnarea, în numele Uniunii, și aplicarea cu titlu provizoriu a Acordului
privind transportul aerian între Statul Qatar, pe de o parte, și Uniunea Europeană și
statele sale membre, pe de altă parte**

ACORD PRIVIND TRANSPORTUL AERIAN
ÎNTRE STATUL QATAR,
PE DE O PARTE,
ȘI UNIUNEA EUROPEANĂ ȘI STATELE SALE MEMBRE,
PE DE ALTĂ PARTE

CUPRINS

ARTICOLUL 1: Definiții

TITLUL I: DISPOZIȚII ECONOMICE

ARTICOLUL 2: Acordarea drepturilor

ARTICOLUL 3: Autorizația de operare

ARTICOLUL 4: Refuzarea, revocarea, suspendarea și limitarea unei autorizații

ARTICOLUL 5: Liberalizarea cerințelor în materie de proprietate și control

ARTICOLUL 6: Respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative

ARTICOLUL 7: Concurență loială

ARTICOLUL 8: Oportunități comerciale

ARTICOLUL 9: Taxe vamale

ARTICOLUL 10: Taxe de utilizare

ARTICOLUL 11: Tarife pentru pasageri și tarife pentru mărfuri

ARTICOLUL 12: Statistici

TITLUL II: COOPERAREA ÎN MATERIE DE REGLEMENTARE

ARTICOLUL 13: Siguranța aviației

ARTICOLUL 14: Securitatea aviației

ARTICOLUL 15: Managementul traficului aerian

ARTICOLUL 16: Mediu

ARTICOLUL 17: Răspunderea transportatorilor aerieni

ARTICOLUL 18: Protecția consumatorilor

ARTICOLUL 19: Sisteme informatizate de rezervare

ARTICOLUL 20: Aspecte sociale

TITLUL III: DISPOZIȚII INSTITUȚIONALE

ARTICOLUL 21: Interpretare și aplicare

ARTICOLUL 22: Comitetul mixt

ARTICOLUL 23: Soluționarea litigiilor și arbitrajul

ARTICOLUL 24: Relația cu alte acorduri

ARTICOLUL 25: Amendamente

ARTICOLUL 26: Aderarea de noi state membre ale Uniunii Europene

ARTICOLUL 27: Denunțare

ARTICOLUL 28: Înregistrarea acordului

ARTICOLUL 29: Intrarea în vigoare, aplicarea provizorie și depozitarul

ANEXA 1: Dispoziții tranzitorii

ANEXA 2: Aplicabilitatea geografică a drepturilor de trafic aferente celei de-a cincea libertăți pentru serviciile de transport exclusiv de mărfuri

STATUL QATAR (denumit în continuare „Qatar”),

pe de o parte,
și

REGATUL BELGIEI,

REPUBLICA BULGARIA,

REPUBLICA CEHĂ,

REGATUL DANEMARCEI,

REPUBLICA FEDERALĂ GERMANIA,

REPUBLICA ESTONIA,

IRLANDA,

REPUBLICA ELENĂ,

REGATUL SPANIEI,

REPUBLICA FRANCEZĂ,

REPUBLICA CROAȚIA,

REPUBLICA ITALIANĂ,

REPUBLICA CIPRU,

REPUBLICA LETONIA,

REPUBLICA LITUANIA,

MARELE DUCAT AL LUXEMBURGULUI,

UNGARIA,

MALTA,

REGATUL ȚĂRILOR DE JOS,

REPUBLICA AUSTRIA,

REPUBLICA POLONĂ,

REPUBLICA PORTUGHEZĂ,

ROMÂNIA,

REPUBLICA SLOVENIA,

REPUBLICA SLOVACĂ,

REPUBLICA FINLANDA,

REGATUL SUEDEI,

în calitate de părți la Tratatul privind Uniunea Europeană și la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumite în continuare, împreună, „tratatele UE”) și în calitate de state membre ale Uniunii Europene (denumite în continuare, colectiv, „statele membre ale UE” sau, individual, „statul membru al UE”),

și UNIUNEA EUROPEANĂ,

pe de altă parte;

Qatar și statele membre ale UE, în calitate de părți la Convenția privind aviația civilă

internațională, deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944, împreună cu Uniunea Europeană;

DORIND să își promoveze interesele în materie de transport aerian ca modalitate de a contribui la relații politice și economice mai strânse între părți;

RECUNOSCÂND importanța unei conectivități eficiente a transportului aerian în promovarea comerțului, a turismului, a investițiilor și a dezvoltării economice și sociale;

DORIND să îmbunătățească serviciile aeriene și să promoveze un sistem aeronautic internațional bazat pe nediscriminare și pe oportunități echitabile și egale de concurență pentru transportatorii aerieni;

DORIND să asigure cel mai înalt grad de siguranță și de securitate în transportul aerian și afirmându-și deosebita preocupare față de actele sau de amenințările la adresa securității aeronavelor, care pun în pericol siguranța persoanelor sau a bunurilor, afectând negativ operarea aeronavelor și subminând încrederea publicului călător în siguranța aviației civile;

LUÂND ACT de Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944;

HOTĂRÂTE să maximizeze avantajele potențiale ale cooperării în materie de reglementare;

RECUNOSCÂND importante avantajele pe care le-ar putea aduce existența unor servicii aeriene competitive și a unor industrii viabile ale transportului aerian;

DORIND să promoveze o concurență loială, recunoscând că anumite subvenții pot afecta negativ concurența și pot pune în pericol obiectivele de bază ale prezentului acord și recunoscând că avantajele potențiale nu pot fi obținute în cazul în care nu există un mediu concurențial echitabil pentru transportatorii aerieni;

INTENȚIONÂND să se bazeze pe cadrul acordurilor și al înțelegerilor existente între părți, cu scopul de a deschide accesul la piețe și de a maximiza avantajele pentru pasageri, expeditori, transportatori aerieni și aeroporturi, precum și pentru angajații acestora, pentru comunități și pentru alte persoane care au avantaje indirecte;

AFIRMÂND importanța protejării mediului înconjurător în cadrul dezvoltării și implementării politicii internaționale în domeniul aviației;

AFIRMÂND nevoia de măsuri urgente pentru abordarea schimbărilor climatice și continuarea cooperării în vederea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul

aviației, în concordanță cu obligațiile lor internaționale în această privință, inclusiv instrumentele Organizației Aviației Civile Internaționale (OACI);

AFIRMÂND importanța protejării intereselor consumatorilor și a cooperării pentru asigurarea unui nivel ridicat de protecție a consumatorilor;

RECUNOSCÂND că existența unor oportunități comerciale sporite nu este menită să submineze standardele de muncă sau legate de muncă ale părților și reafirmând importanța luării în considerare a efectelor prezentului acord asupra forței de muncă, a încadrării în muncă și a condițiilor de muncă, precum și a avantajelor obținute atunci când câștigurile economice semnificative realizate pe piețe deschise și competitive sunt combinate cu standarde înalte de muncă;

LUÂND ACT de dorința de a explora modalități de îmbunătățire a accesului la capital al sectorului transportului aerian pentru dezvoltarea în continuare a transportului aerian;

DORIND să încheie un acord privind transportul aerian care să completeze Convenția;

CONVIN DUPĂ CUM URMEAZĂ:

ARTICOLUL 1

Definiții

În sensul prezentului acord și în lipsa unor dispoziții contrare, termenul:

1. „acord” înseamnă prezentul acord, toate anexele sale, și orice eventuale amendamente aduse acestora;
2. „transport aerian” înseamnă transportul cu aeronave al pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei, separat sau combinat, oferit publicului contra cost sau prin închiriere, inclusiv serviciile regulate și neregulate;
3. „constatare a cetățeniei” înseamnă constatarea faptului că un transportator aerian care propune să opereze servicii aeriene în temeiul prezentului acord îndeplinește cerințele de la articolul 3 din prezentul acord referitoare la proprietate, control efectiv și sediu principal de activitate;
4. „autorități competente” înseamnă agențiile sau entitățile guvernamentale responsabile cu îndeplinirea funcțiilor administrative în temeiul prezentului acord;
5. „sistem informatizat de rezervare” sau „SIR” înseamnă un sistem informatizat care conține informații despre, printre altele, orarele de zbor, locurile disponibile și tarifele mai multor transportatori aerieni, oferind sau nu posibilitatea de a efectua rezervări sau de a emite bilete, în măsura în care aceste servicii sunt puse parțial sau integral la dispoziția abonaților. În sensul prezentului acord, termenul SIR este înțeles ca incluzând „sistemele de distribuție globală” sau „SDG” în măsura în care acestea conțin produse de transport aerian.
6. „convenție” înseamnă Convenția privind aviația civilă internațională, deschisă spre semnare la Chicago la data de 7 decembrie 1944, și include:
 - (a) orice amendament care a intrat în vigoare în temeiul articolului 94 litera (a) din convenție și care a fost ratificat atât de Qatar, cât și de statul membru al UE sau de statele membre ale UE, după caz; și
 - (b) orice anexă sau orice amendament al acesteia adoptat în temeiul articolului 90 din convenție, în măsura în care o astfel de anexă sau un astfel de amendament este aplicabil în orice moment dat atât Qatarului, cât și statului membru al UE sau statelor membre ale UE, după caz;
7. „discriminare” înseamnă orice fel de diferențiere care nu are o justificare obiectivă;

8. „tarife pentru pasageri” înseamnă prețul care trebuie plătit transportatorilor aerieni sau agenților acestora ori altor vânzători de bilete pentru transportul pasagerilor cu ajutorul serviciilor aeriene (inclusiv cu orice alt mod de transport legat de acestea), precum și condițiile în care se aplică aceste prețuri, inclusiv remunerarea și condițiile oferite pentru serviciile agenților și pentru alte servicii auxiliare;

9. „constatare a capacității” înseamnă constatarea faptului că un transportator aerian care propune să opereze servicii aeriene în temeiul prezentului acord are o capacitate financiară suficientă și o expertiză managerială corespunzătoare pentru furnizarea serviciilor respective și că este dispus să respecte actele cu putere de lege, normele administrative și cerințele care reglementează operarea respectivelor servicii;

10. „cost integral” înseamnă costul furnizării serviciului, plus o taxă rezonabilă pentru cheltuielile de regie;

11. „transport aerian internațional” înseamnă transportul aerian care traversează spațiul aerian al mai multor state;

12. „părți” înseamnă, pe de o parte, Qatar și, pe de altă parte, Uniunea Europeană și statele sale membre;

13. „sediul principal de activitate” înseamnă sediul central sau sediul social al unui transportator aerian de pe teritoriul părții în care se exercită principalele funcții financiare și de control operațional ale transportatorului aerian respectiv, inclusiv managementul continuității navigabilității;

14. „tarife pentru mărfuri” înseamnă prețul care trebuie plătit pentru transportul mărfurilor cu ajutorul serviciilor aeriene (inclusiv cu orice alt mod de transport legat de acestea), precum și condițiile în care se aplică aceste prețuri, inclusiv remunerarea și condițiile oferite pentru serviciile agenților și pentru alte servicii auxiliare;

15. „handling propriu” înseamnă situația în care un utilizator al aeroportului realizează pe cont propriu una sau mai multe categorii de servicii de handling la sol și nu încheie un contract de nicio natură cu un terț pentru furnizarea acestor servicii. În sensul prezentei definiții, în raporturile dintre aceștia, utilizatorii aeroporturilor nu se consideră a fi terți dacă:

(a) unul dintre ei este acționar majoritar al celuilalt sau

(b) un singur organism deține o participație majoritară în fiecare dintre ei;

16. „perturbare gravă a economiei Qatarului sau a unui stat membru al UE” înseamnă o criză excepțională, temporară (pe termen scurt sau lung) și semnificativă, care nu afectează

doar o regiune specifică sau un sector economic, ci întreaga economie a Qatarului sau a unui stat membru al UE;

17. „escală în scopuri necomerciale” înseamnă aterizarea în orice alt scop decât îmbarcarea sau debarcarea de pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă în cadrul transportului aerian;

18. „subvenție” înseamnă orice contribuție financiară acordată de stat sau de orice alt organism public la orice nivel, inclusiv:

- i. transferul direct de fonduri și transferul direct potențial de fonduri sau de pasive;
- ii. renunțarea la veniturile datorate sau necolectarea acestora;
- iii. furnizarea de bunuri sau servicii, altele decât infrastructura generală, sau achiziția de bunuri sau servicii; sau
- iv. efectuarea de plăți către un mecanism de finanțare sau însărcinarea sau transmiterea de dispoziții unui organism privat în vederea executării uneia sau a mai multor funcții dintre cele enumerate de la punctele (i), (ii) și (iii) care țin în mod normal de competența autorității publice sau a altui organism public, practica urmată nefiind diferită în mod efectiv de practicile normale ale autorităților publice,

care sunt limitate, de jure sau de facto, la anumiți transportatori aerieni și conferă un avantaj unui transportator aerian sau unor transportatori aerieni. Nu se consideră că s-a oferit un avantaj printr-o intervenție financiară efectuată de o autoritate publică sau de un alt organism public în cazul în care un operator privat de pe piață ar fi efectuat aceeași intervenție financiară, din considerente comerciale;

19. În cazul Qatarului, „teritoriu” are sensul pe care i-l acordă articolul 2 din convenție. În cazul Uniunii Europene și al statelor sale membre, „teritoriu” înseamnă teritoriul terestru, apele interioare și marea teritorială a statelor membre cărora li se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și în condițiile prevăzute de aceste tratate, precum și spațiul aerian de deasupra acestora;

20. „taxă de utilizare” înseamnă o taxă impusă transportatorilor aerieni pentru utilizarea infrastructurilor sau a serviciilor aeroportuare, de mediu, de navigație aeriană sau de securitate a aviației, inclusiv a serviciilor și infrastructurilor conexe.

TITLUL I
DISPOZIȚII ECONOMICE

ARTICOLUL 2

Acordarea drepturilor

Tabelul rutelor

(1) Fiecare parte permite transportatorilor aerieni ai celeilalte părți să opereze pe rutele specificate mai jos:

(a) pentru transportatorii aerieni din Qatar:

orice puncte din Qatar – orice puncte intermediare – orice puncte din Uniunea Europeană – orice puncte ulterioare

(b) pentru transportatorii aerieni din Uniunea Europeană:

orice puncte din Uniunea Europeană – orice puncte intermediare – orice puncte din Qatar – orice puncte ulterioare

În scopul aplicării tabelului rutelor de mai sus:

„orice puncte” înseamnă unul sau mai multe puncte;

„orice puncte din Uniunea Europeană” înseamnă unul sau mai multe puncte din același stat membru al UE sau din diferite state membre ale UE, fie separat, fie în combinație, în orice ordine.

Drepturi de trafic

(2) Fiecare parte acordă celeilalte părți următoarele drepturi pentru desfășurarea transportului aerian internațional de către transportatorii aerieni ai celeilalte părți pe o bază nediscriminatorie:

(a) dreptul de a survola teritoriul său fără a ateriza;

(b) dreptul de a efectua escale în scopuri necomerciale pe teritoriul său;

(c) dreptul de a efectua servicii de transport aerian internațional regulate și neregulate de

pasageri, de pasageri și mărfuri în combinație și exclusiv de mărfuri:

(i) pentru transportatorii aerieni din Qatar, dreptul de a furniza servicii de transport aerian internațional între orice puncte din Qatar și orice puncte din Uniunea Europeană cu

(A) drepturi de trafic aferente celei de a treia și a patra libertăți, fără limitări privind rutele, capacitatea și/sau frecvența; și

(B) drepturi de trafic aferente celei de a cincea libertăți pentru serviciile de transport aerian exclusiv de mărfuri între Uniunea Europeană și punctele ulterioare enumerate în anexa 2 secțiunea 1, cu condiția ca exercitarea drepturilor de trafic aferente celei de a cincea libertăți să nu depășească șapte (7) frecvențe săptămânale pentru fiecare stat membru al UE;

(ii) pentru transportatorii aerieni din Uniunea Europeană, dreptul de a furniza servicii de transport aerian internațional între orice puncte din Uniunea Europeană și orice puncte din Qatar cu

(A) drepturi de trafic aferente celei de a treia și a patra libertăți, fără limitări privind rutele, capacitatea și/sau frecvența; și

(B) drepturi de trafic aferente celei de a cincea libertăți pentru serviciile de transport aerian exclusiv de mărfuri între Qatar și punctele ulterioare enumerate în anexa 2 secțiunea 2, cu condiția ca exercitarea drepturilor de trafic aferente celei de a cincea libertăți să nu depășească șapte (7) frecvențe săptămânale pentru fiecare stat membru al UE.

Exercitarea acestor drepturi de trafic face obiectul dispozițiilor tranzitorii cuprinse în anexa 1 la prezentul acord; și

Pentru a evita orice neclaritate, în cazul statelor membre ale UE care, în cadrul acordurilor și înțelegerilor lor bilaterale actuale privind serviciile aeriene cu Qatar, dispun de șapte (7) sau mai puține frecvențe săptămânale cu drepturi de trafic aferente celei de a cincea libertăți pentru serviciile de transport exclusiv de mărfuri, numărul total de frecvențe săptămânale disponibile pentru transportatorii celor două părți la sfârșitul perioadei de tranziție este de șapte (7).

(d) celelalte drepturi specificate în prezentul acord.

Flexibilitate operațională

(3) Pentru oricare sau pentru toate zborurile lor și la alegere pe rutele specificate la alineatul (1) de mai sus, transportatorii aerieni ai fiecărei părți pot:

- (a) să opereze zboruri într-o direcție sau în alta sau în ambele direcții;
- (b) să combine diferite numere de zbor în cadrul operării unei singure aeronave;
- (c) să deservească puncte intermediare și puncte ulterioare, precum și puncte situate pe teritoriile părților, în orice combinație și în orice ordine conform dispozițiilor de la alineatul (2) de mai sus;
- (d) să omită escale într-un punct sau în mai multe puncte;
- (e) să transfere trafic de pe oricare dintre aeronavele lor către orice altă aeronavă a lor în orice punct („change of gauge”);
- (f) să facă escală în orice punct, indiferent dacă acesta este situat pe teritoriul oricăreia dintre părți sau în afara acestuia;
- (g) să tranziteze trafic pe teritoriul celeilalte părți;
- (h) să combine trafic la bordul aceleiași aeronave, independent de proveniența acestuia; și
- (i) să deservească mai mult de un punct, de pe teritoriul aceluiași stat membru al UE sau de pe teritoriul Qatar, în cadrul aceluiași serviciu (coterminalizare).

Flexibilitatea operațională prevăzută la literele (a)-(i) de la prezentul alineat poate fi exercitată fără limitare direcțională sau geografică și fără pierderea niciunui drept de a transporta traficul admisibil în temeiul prezentului acord, cu condiția ca:

- (i) serviciile transportatorilor aerieni din Qatar să deservească un punct din Qatar;
- (ii) serviciile transportatorilor aerieni din Uniunea Europeană să deservească un punct din Uniunea Europeană.

(4) Fiecare parte permite fiecărui transportator aerian al celeilalte părți să stabilească frecvența și capacitatea transportului aerian internațional pe care dorește să îl ofere pe baza criteriilor comerciale de pe piață. În conformitate cu acest drept, niciuna dintre părți nu limitează unilateral volumul traficului, frecvența sau regularitatea serviciului, ruta, originea și destinația traficului ori tipul sau tipurile de aeronave exploatate de transportatorii aerieni ai celeilalte părți, cu excepția cazurilor în care există motive care țin de domeniul vamal, motive tehnice, operaționale, de siguranță a managementului traficului aerian, de mediu ori de

protecție a sănătății sau cu excepția unor prevederi contrare din prezentul acord.

(5) Nicio dispoziție din prezentul acord nu poate fi interpretată ca oferind transportatorilor aerieni din:

- (a) Qatar dreptul de a lua la bord, în orice stat membru al UE, contra cost sau prin închiriere, pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct din același stat membru al UE;
- (b) Uniunea Europeană dreptul de a lua la bord, în Qatar, contra cost sau prin închiriere, pasageri, bagaje, mărfuri și/sau poștă care sunt destinate unui alt punct din Qatar.

ARTICOLUL 3

Autorizația de operare

(1) Imediat după primirea unei cereri de autorizație de operare din partea unui transportator aerian al unei părți, autoritățile competente ale celeilalte părți acordă autorizațiile de operare și permisele tehnice corespunzătoare într-un termen procedural minim, cu condiția ca:

- (a) în cazul unui transportator aerian din Qatar:
 - (i) transportatorul aerian să aibă sediul principal de activitate în Qatar și să fie titularul unei licențe de operare valabile în conformitate cu legislația în vigoare în Qatar;
 - (ii) Qatarul să exercite și să mențină un control reglementar efectiv al transportatorului aerian; și
 - (iii) transportatorul aerian să fie deținut, în mod direct sau prin participație majoritară, și să fie controlat efectiv de Qatar și/sau de resortisanții săi;
- (b) în cazul unui transportator aerian din Uniunea Europeană:
 - (i) transportatorul aerian să fie stabilit, în temeiul tratatelor UE, pe teritoriul Uniunii Europene și să dețină o licență de operare valabilă în conformitate cu legislația Uniunii Europene;

- (ii) controlul reglementar efectiv al transportatorului aerian să fie exercitat și menținut de statul membru al UE responsabil cu eliberarea certificatului de transportator aerian al transportatorului, iar autoritatea competentă să fie clar identificată; și
 - (iii) transportatorul aerian să fie deținut, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, și să fie controlat efectiv de un stat membru sau de state membre ale Uniunii Europene sau ale Asociației Europene a Liberului Schimb și/sau de resortisanții acestor state membre;
- (c) să se respecte dispozițiile prevăzute la articolele 13 și 14 din prezentul acord; și
- (d) transportatorul aerian să îndeplinească condițiile prevăzute de actele cu putere de lege și de normele administrative aplicate în mod obișnuit operării de servicii de transport aerian internațional de către partea care examinează cererea.
- (2) La acordarea autorizațiilor de operare și a permiselor tehnice, fiecare parte tratează în mod nediscriminatoriu toți transportatorii celeilalte părți.
- (3) La primirea unei cereri de autorizație de operare din partea unui transportator aerian al unei părți, cealaltă parte recunoaște orice constatare a capacității și/sau a cetățeniei făcută de prima parte cu privire la respectivul transportator aerian ca și când o astfel de constatare ar fi fost făcută de propriile autorități competente și nu efectuează investigații suplimentare în acest sens, cu excepția cazurilor prevăzute la articolul 4 alineatul (2) din prezentul acord. Pentru evitarea oricărei neclarități, prezentul alineat nu vizează recunoașterea constatărilor referitoare la certificatele sau licențele de siguranță, la măsurile de securitate sau la asigurări.

ARTICOLUL 4

Refuzarea, revocarea, suspendarea și limitarea unei autorizații

- (1) Oricare dintre părți poate refuza, revoca, suspenda, condiționa sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice sau poate refuza, suspenda, condiționa sau limita în alt mod operațiunile unui transportator aerian al celeilalte părți, dacă:
- (a) în cazul unui transportator aerian din Qatar:
 - (i) transportatorul aerian nu are sediul principal de activitate în Qatar sau nu

deține o licență de operare valabilă în conformitate cu legislația din Qatar;

(ii) Qatarul nu exercită și nu menține un control reglementar efectiv al transportatorului aerian sau

(iii) transportatorul aerian nu este deținut, în mod direct sau prin participație majoritară, sau nu este controlat efectiv de Qatar și/sau de resortisanți ai săi;

(b) în cazul unui transportator aerian din Uniunea Europeană:

(i) transportatorul aerian nu este stabilit, în temeiul tratatelor UE, pe teritoriul Uniunii Europene sau nu deține o licență de operare valabilă în conformitate cu legislația Uniunii Europene;

(ii) controlul reglementar efectiv al transportatorului aerian nu este exercitat sau nu este menținut de statul membru al UE responsabil cu eliberarea certificatului de operator aerian al transportatorului ori autoritatea competentă nu este identificată în mod clar sau

(iii) transportatorul aerian nu este deținut, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, și nu este controlat efectiv de un stat membru sau de state membre ale Uniunii Europene sau ale Asociației Europene a Liberului Schimb și/sau de resortisanți ai acestor state;

(c) transportatorul aerian nu a respectat actele cu putere de lege și normele administrative menționate la articolul 6 din prezentul acord și/sau actele cu putere de lege și normele administrative aplicate în mod obișnuit operării de servicii de transport aerian internațional de către partea care examinează cererea.

(2) În cazul în care o parte are motive întemeiate pentru a crede că un transportator aerian al celeilalte părți se află în oricare dintre situațiile prevăzute la alineatul (1), partea respectivă poate solicita consultări cu cealaltă parte.

(3) Aceste consultări demarează cât mai curând posibil și nu mai târziu de treizeci (30) de zile de la primirea unei astfel de solicitări. În cazul în care nu se ajunge la un acord satisfăcător în termen de treizeci (30) de zile sau după o perioadă de timp convenită de la data începerii consultărilor respective sau în cazul în care nu se iau măsurile corective convenite, partea care a solicitat consultările are motive să ia măsuri în vederea refuzării, revocării, suspendării, condiționării sau limitării autorizației de operare sau a permiselor tehnice ale unui transportator aerian al celeilalte părți pentru a asigura conformitatea cu dispozițiile prezentului articol.

(4) În pofida dispozițiilor alineatului (3), în ceea ce privește alineatul (1) litera (c), o parte poate lua măsuri imediate sau urgente atunci când o situație de urgență impune acest lucru sau pentru a preveni noi situații de nerespectare. Pentru a evita orice neclaritate, existența unei noi situații de nerespectare presupune faptul că problema nerespectării a fost deja ridicată între autoritățile competente ale părților.

ARTICOLUL 5

Liberalizarea cerințelor în materie de proprietate și control

Părțile recunosc avantajele potențiale ale liberalizării progresive a cerințelor în materie de proprietate și control aplicabile transportatorilor lor aerieni respectivi. Părțile sunt de acord să exploreze în cadrul comitetului mixt, la momentul potrivit, liberalizarea reciprocă a cerințelor în materie de proprietate și control aplicabile transportatorilor aerieni. În urma acestei examinări, comitetul mixt poate recomanda amendamente ale prezentului acord în conformitate cu articolul 25 din prezentul acord.

ARTICOLUL 6

Respectarea actelor cu putere de lege și a normelor administrative

(1) Atunci când intră teritoriul unei părți, se află pe teritoriul respectiv sau îl părăsesc, transportatorii aerieni ai celeilalte părți trebuie să respecte actele cu putere de lege și normele administrative privind intrarea pe teritoriul respectiv, operarea în cadrul acestuia sau ieșirea de pe acesta a aeronavelor implicate în transportul aerian internațional.

(2) Atunci când intră teritoriul unei părți, se află pe teritoriul respectiv sau îl părăsesc, actele cu putere de lege și normele administrative ale acestei părți privind intrarea pe teritoriu, operarea în cadrul său sau ieșirea de pe acesta a pasagerilor, a echipajelor, a bagajelor, a mărfurilor și/sau a poștei din aeronavă (inclusiv reglementările referitoare la formalitățile de intrare, verificare, imigrare, pașapoarte, vamă și carantină sau, în cazul poștei, regulamentele poștale) trebuie respectate de pasagerii, echipajele, bagajele, mărfurile și/sau poșta transportatorilor aerieni ai celeilalte părți sau de oricine acționează în numele lor.

(3) Părțile permit, pe teritoriul fiecăreia dintre ele, transportatorilor aerieni ai celeilalte părți să ia măsuri pentru a se asigura că sunt transportate numai persoanele care dețin documentele de călătorie necesare pentru intrarea sau tranzitul pe teritoriul celeilalte părți.

ARTICOLUL 7

Concurență loială

(1) Părțile convin ca transportatorii lor aerieni să se bucure de oportunități echitabile și egale de a concura în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport aerian.

(2) Părțile:

- (a) interzic și, acolo unde acestea există, elimină, în cadrul propriilor jurisdicții și utilizând procedurile și procesele lor interne corespunzătoare, orice forme de discriminare sau practici neloiale care ar afecta negativ oportunitatea echitabilă și egală oferită transportatorilor aerieni ai celeilalte părți de a concura în furnizarea de servicii de transport aerian;
- (b) nu acordă sau nu permit acordarea de subvenții niciunui transportator aerian dacă respectivele subvenții afectează în mod negativ oportunitatea echitabilă și egală oferită transportatorilor aerieni ai celeilalte părți de a concura în ceea ce privește furnizarea de servicii de transport aerian.

(3) În pofida dispozițiilor alineatului (2) litera (b), se pot acorda următoarele:

- (a) sprijin pentru transportatorii aerieni insolvabili sau aflați în dificultate, cu condiția ca:
 - (i) acest sprijin să fie condiționat de un plan de restructurare credibil, bazat pe ipoteze realiste în vederea asigurării revenirii, într-un termen rezonabil, la o viabilitate de durată a transportatorului aerian insolvabil sau aflat în dificultate și
 - (ii) transportatorul aerian vizat, precum și investitorii sau acționarii săi, să contribuie ei înșiși semnificativ la costurile restructurării;
- (b) sprijin temporar sub formă de lichiditate acordat unui transportator aerian aflat în dificultate, sub formă de împrumuturi sau garanții pentru împrumuturi limitate la suma strict necesară pentru a menține activitatea transportatorului aerian vizat pe perioada necesară pentru elaborarea unui plan de restructurare sau de lichidare;
- (c) cu condiția ca acestea să fie limitate la sumele minime necesare pentru atingerea obiectivului lor și ca efectele furnizării de servicii de transport aerian să fie menținute la minimum:
 - (i) subvenții destinate reparării pagubelor provocate de calamități naturale;

- (ii) în cazul Qatarului, subvenții pentru remedierea unei perturbări grave a economiei acestuia; iar, în cazul UE și al statelor sale membre, subvenții pentru remedierea unei perturbări grave a economiei unuia sau mai multor state membre ale UE;
- (d) subvenții pentru transportatorii aerieni cărora li s-a încredințat îndeplinirea unor obligații clar definite de serviciu public, necesare pentru a răspunde nevoilor de transport esențiale ale populației, care nu pot fi satisfăcute numai de forțele pieței, cu condiția ca aceste subvenții să fie limitate la o remunerare rezonabilă pentru furnizarea serviciilor aeriene vizate.
- (4) Părțile se asigură că fiecare dintre transportatorii lor aerieni care furnizează servicii de transport aerian în temeiul prezentului acord publică, cel puțin anual, un raport financiar însoțit de o situație financiară auditată extern în conformitate cu standarde recunoscute la nivel internațional în materie de contabilitate și de publicare a informațiilor financiare corporative, cum ar fi Standardele internaționale de raportare financiară; și că, în cazul în care o parte furnizează o subvenție, această subvenție este evidențiată separat în raportul financiar.
- (5) Fiecare parte, la cererea celeilalte părți, transmite celeilalte părți, în termen de 30 de zile, cu excepția cazului în care părțile au convenit altfel, rapoarte financiare și alte informații disponibile în mod rezonabil, inclusiv cu privire la aspectele vizate la alineatul (4), care pot fi solicitate în mod rezonabil de cealaltă parte pentru a verifica respectarea dispozițiilor prezentului articol. Transmiterea unor astfel de informații, atunci când acestea sunt sensibile din punct de vedere comercial, trebuie tratată în mod confidențial de către partea solicitantă.
- (6) Pe baza procedurilor și proceselor sale interne, fiecare parte implementează și aplică măsuri care interzic și împiedică în mod eficace ca transportatorii lor aerieni:
- (a) să se implice în practici concertate care decurg dintr-un acord sau dintr-o decizie explicită ori implicită între concurenți, care au drept obiectiv sau efect prevenirea, reducerea sau denaturarea concurenței. Această interdicție poate fi declarată inaplicabilă atunci când acordurile, deciziile sau practicile respective contribuie la îmbunătățirea producției sau a distribuției serviciilor ori la promovarea progresului tehnic sau economic, oferind în același timp consumatorilor o cotă echitabilă din beneficiul rezultat, fără: (i) a impune societăților în cauză restricții care nu sunt indispensabile pentru atingerea acestor obiective; (ii) a acorda unor astfel de societăți posibilitatea de a elimina concurența pe o parte semnificativă a serviciilor în cauză;
 - (b) să abuzeze de o poziție dominantă într-un mod care ar putea afecta serviciile de transport aerian către/dinspre partea respectivă și
 - (c) să formeze concentrări între transportatorii aerieni, care să împiedice în mod semnificativ concurența efectivă, în special în urma creării sau a consolidării unei poziții dominante.
- (7) În cazul în care o parte (denumită în continuare „partea care acționează”) consideră că

oportunitățile echitabile și egale ale transportatorilor săi de a concura sunt afectate negativ de:

- (a) discriminare sau practici neloiale interzise în temeiul alineatului (2) litera (a);
- (b) o subvenție interzisă în temeiul alineatului (2) litera (b), alta decât cele enumerate la alineatul (3);
- (c) neconformitatea cu obligațiile privind transparența prevăzute la alineatele (4) și (5); sau
- (d) nerespectarea, de către cealaltă parte, a obligațiilor prevăzute la alineatul (6);

poate proceda în conformitate cu alineatele (8)-(10).

(8) Partea care acționează transmite în scris celeilalte părți o solicitare de consultare, însoțită de un raport scris conținând observațiile și elementele sale de probă materiale. Consultările demarează în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii solicitării, cu excepția cazului în care părțile convin altfel. Consultările pot fi solicitate prin intermediul comitetului mixt.

(9) Dacă partea care acționează și cealaltă parte nu reușesc să ajungă la un acord privind chestiunea respectivă în termen de șaizeci (60) de zile de la demararea consultărilor sau într-un alt termen convenit de părți sau de comitetul mixt, partea care acționează poate lua măsuri împotriva transportatorilor aerieni care s-au angajat în comportamentul contestat sau au obținut avantaje ca urmare a discriminării, practicilor neloiale sau subvențiilor în cauză. Partea care acționează notifică cealaltă parte, în scris, cu privire la măsurile care urmează să fie luate, cu cel puțin cincisprezece (15) zile înainte de punerea în aplicare a măsurilor respective.

(10) Măsurile luate în temeiul alineatului precedent trebuie să fie adecvate, proporționale și restricționate, din punctul de vedere al sferei de aplicare și al duratei, la ceea ce este strict necesar în vederea atenuării pagubei aduse transportatorilor părții care acționează și a eliminării avantajelor necuvenite obținute de transportatorii împotriva cărora sunt direcționate măsurile respective.

(11) Acțiunile și măsurile luate în temeiul alineatului (9) nu trebuie să aducă atingere dreptului fiecărei părți de a invoca procedura de soluționare a litigiilor prevăzută la articolul 23 din prezentul acord.

(12) În cazul în care procedura de soluționare a litigiilor prevăzută la articolul 23 din prezentul acord este aplicată aspectelor legate de prezentul articol, termenele indicate la articolul 23 alineatele (10), (11) și (12) se reduc la jumătate.

(13) Nicio dispoziție din prezentul acord nu afectează, nu limitează sau nu periclitează în vreun mod autoritatea sau competențele autorităților din domeniul concurenței aferente părților sau ale instanțelor care examinează deciziile autorităților respective. Acțiunile derulate de către o parte în temeiul alineatului (9) de la prezentul articol nu aduc atingere

acțiunilor și măsurilor posibile luate de autoritățile și instanțele menționate, inclusiv celor ale părții care acționează. Deciziile instanțelor care examinează acțiunile și măsurile autorităților competente respective sunt excluse din mecanismul de soluționare a litigiilor prevăzut la articolul 23 din prezentul acord.

ARTICOLUL 8

Oportunități comerciale

Desfășurarea activității

(1) Părțile convin că orice obstacole întâmpinate de operatorii comerciali în calea desfășurării activităților lor ar constitui o piedică pentru obținerea avantajelor care decurg din prezentul acord. Părțile convin, prin urmare, să demareze un proces eficient și reciproc de eliminare a obstacolelor în desfășurarea activității operatorilor comerciali ai ambelor părți în cazul în care astfel de obstacole pot să împiedice operațiunile comerciale, să denatureze concurența sau să afecteze oportunitățile egale de a face concurență.

(2) Comitetul mixt înființat în temeiul articolului 22 din prezentul acord trebuie să dezvolte un proces de cooperare în ceea ce privește desfășurarea activităților și oportunitățile comerciale. În conformitate cu articolul 22 din prezentul acord, o parte poate solicita întrunirea comitetului mixt în vederea discutării oricărui aspect legat de aplicarea prezentului articol.

Reprezentanți ai transportatorilor aerieni

(3) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți au dreptul de a-și stabili liber, pe teritoriul celeilalte părți, birourile și infrastructurile necesare pentru furnizarea serviciilor de transport aerian, pentru promovarea și vânzarea serviciilor de transport aerian și pentru alte activități conexe, inclusiv dreptul de a vinde și de a emite orice fel de bilete și/sau scrisori de transport aerian, atât proprii, cât și ale oricărui alt transportator.

(4) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți sunt autorizați, în conformitate cu actele cu putere de lege și cu normele administrative ale celeilalte părți referitoare la intrare, la ședere și la ocuparea forței de muncă, să aducă și să mențină pe teritoriul celeilalte părți personal de conducere, de vânzare, tehnic și operațional și orice alt personal specializat necesar în sprijinul furnizării de servicii de transport aerian. Ambele părți facilitează și accelerează acordarea permiselor de muncă, atunci când ele sunt necesare, pentru personalul angajat în birouri în conformitate cu prezentul alineat, inclusiv pentru personalul care efectuează anumite sarcini temporare care nu depășesc nouăzeci (90) de zile, sub rezerva actelor cu putere de lege și a normelor administrative în vigoare. Transportatorii aerieni ai fiecărei părți pot alege în mod liber să lucreze cu sau fără un agent general de vânzări ales de ei pe

teritoriul celeilalte părți.

Handling la sol

(5) În ceea ce privește serviciile de handling la sol de pe teritoriul celeilalte părți, fiecare transportator aerian are dreptul:

- (a) să își asigure propriile servicii de handling la sol (handling propriu); sau
- (b) să aleagă din rândul furnizorilor concurenți, inclusiv al altor transportatori aerieni, care oferă servicii complete sau parțiale de handling la sol, în cazul în care actele cu putere de lege și normele administrative ale fiecărei părți permit accesul la piață al acestor furnizori și în cazul în care sunt prezenți pe piață astfel de furnizori.

Drepturile prevăzute la prezentul alineat literele (a) și (b) se supun numai unor constrângeri specifice de spațiu sau capacitate disponibile care decurg din necesitatea de a menține siguranța exploatării aeroportului. În cazul în care constrângerile respective limitează, împiedică sau înlătură posibilitatea asigurării handlingului propriu și în absența unei concurențe efective între furnizorii de servicii de handling la sol, partea relevantă se asigură că toate aceste servicii sunt puse la dispoziția tuturor transportatorilor aerieni în condiții egale și adecvate; Prețurile serviciilor respective se stabilesc pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.

Alocarea sloturilor orare pe aeroporturi

(6) Fiecare parte se asigură că reglementările, orientările și procedurile sale de alocare a sloturilor orare pe aeroporturile de pe teritoriul său se aplică în mod transparent, eficace, nediscriminatoriu și în timp util.

Planuri operaționale, programe și orare

(7) Notificarea planurilor operaționale, a programelor și a orarelor pentru serviciile aeriene operate în temeiul prezentului acord poate fi solicitată de o parte numai în scopuri informative. Dacă o parte solicită o astfel de notificare, ea reduce la minimum sarcina administrativă legată de cerințele și de procedurile de notificare în cazul intermediarilor din domeniul transportului aerian și în cazul transportatorilor aerieni ai celeilalte părți.

Vânzări, cheltuieli locale și transfer de fonduri

(8) Orice transportator aerian al oricărei părți are dreptul să se implice în vânzarea de servicii de transport aerian și de servicii conexe pe teritoriul celeilalte părți, în mod direct

și/sau, dacă dorește, prin intermediul agenților săi de vânzări, al altor intermediari numiți de transportatorul aerian, al internetului sau al oricărui alt canal disponibil. Fiecare transportator aerian are dreptul să vândă astfel de servicii de transport și servicii conexe și orice persoană este liberă să le achiziționeze, în moneda teritoriului respectiv sau într-o valută liber convertibilă.

(9) Transportatorilor aerieni ai fiecărei părți li se permite să plătească cheltuielile locale, inclusiv cheltuielile cu combustibilul, dar fără a se limita la acestea, pe teritoriul celeilalte părți în moneda locală. Dacă doresc, transportatorii aerieni ai fiecărei părți pot plăti aceste cheltuieli pe teritoriul celeilalte părți într-o valută liber convertibilă, la cursul de schimb al pieței.

(10) Fiecare transportator aerian are dreptul, la cerere, de a converti în valută liber convertibilă și de a transfera, oricând și oricum, veniturile obținute pe plan local de pe teritoriul celeilalte părți către țara aleasă de el. Convertirea și transferul trebuie autorizate în cel mai scurt timp posibil, fără restricții sau impozite, la cursul de schimb al pieței aplicabil tranzacțiilor și transferurilor curente la data la care transportatorul face cererea inițială de transfer și nu pot face obiectul niciunei taxe, cu excepția celor percepute în mod normal de bănci pentru efectuarea acestor operațiuni de conversie și transfer.

Acorduri de cooperare comercială

(11) În cadrul operării sau furnizării de servicii în temeiul prezentului acord, orice transportator aerian al unei părți poate să încheie acorduri de cooperare comercială, precum acordurile de rezervare de capacitate sau de partajare de cod, cu:

- (a) orice transportator (transportatori) aerian (aerieni) al (ai) părților;
- (b) orice transportator (transportatori) aerian (aerieni) al (ai) unei țări terțe; și/sau
- (c) orice furnizor de servicii de transport de suprafață (terestru sau maritim) al oricărei țări;

cu condiția ca (i) transportatorul care operează serviciul să dețină drepturile de trafic corespunzătoare; (ii) transportatorii care comercializează serviciul să dețină drepturile corespunzătoare pentru ruta (rutele) în cauză din tabelul rutelor; și (iii) acordurile să îndeplinească cerințele normative aplicabile în mod normal acordurilor de acest tip.

(12) În cadrul operării sau furnizării de servicii în temeiul prezentului acord, orice transportator aerian al unei părți poate să încheie acorduri de cooperare comercială, precum acordurile de rezervare de capacitate sau de partajare de cod, cu un transportator care operează într-un sector național cu condiția ca (i) operațiunea să facă parte dintr-o călătorie

internațională și (ii) acordurile să îndeplinească cerințele aplicabile în mod normal acordurilor de acest tip. În scopul prezentului alineat, un sector național înseamnă, atunci când transportatorul care operează serviciul este un transportator din Uniunea Europeană, o rută de pe teritoriul unui stat membru al UE; iar atunci când transportatorul care operează serviciul este un transportator din Qatar, o rută de pe teritoriul Qatarului.

(13) În ceea ce privește transportul de pasageri comercializat în cadrul unor acorduri de cooperare comercială, cumpărătorul trebuie să fie informat, la punctul de vânzare sau, în orice caz, la înregistrare sau înainte de îmbarcare atunci când nu este necesară înregistrarea pentru un zbor de legătură, cu privire la furnizorii de servicii de transport care operează fiecare sector al serviciului în cauză.

Servicii intermodale

(14) În ceea ce privește transportul de pasageri, simplul fapt că transportul de suprafață este furnizat de un transportator aerian în nume propriu nu trebuie să constituie o bază pentru a supune furnizorii de servicii de transport de suprafață actelor cu putere de lege și normelor administrative care reglementează transportul aerian.

(15) În pofida oricăror alte dispoziții din prezentul acord, transportatorii aerieni și furnizorii indirecti de servicii de transport de marfă ai părților sunt autorizați, fără restricție, să utilizeze, în legătură cu transportul aerian internațional, orice tip de transport de suprafață pentru mărfurile având ca destinație sau provenind din orice punct situat pe teritoriul părților sau în țări terțe, inclusiv transportul către sau dinspre orice aeroport care dispune de structuri vamale, precum și, după caz, de dreptul de a transporta mărfuri sub sigiliu vamal în conformitate cu actele cu putere de lege și cu normele administrative aplicabile. Aceste mărfuri, indiferent dacă sunt transportate pe căi de suprafață sau pe calea aerului, au acces la operațiunile de înregistrare și la structurile vamale din aeroporturi. Transportatorii aerieni pot alege să își efectueze propriul transport de suprafață sau să îl încredințeze altor furnizori de servicii de transport de suprafață, inclusiv altor transportatori aerieni și furnizori indirecti de servicii de transport aerian de marfă. Aceste servicii de transport intermodal de mărfuri pot fi oferite la un tarif unic care să acopere și transportul aerian și cel de suprafață, cu condiția ca expeditorii să nu fie induși în eroare în privința caracteristicilor unui astfel de transport.

Acorduri de franciză/atribuire a numelui de marcă

(16) Transportatorii aerieni ai fiecărei părți au dreptul de a încheia acorduri de franciză sau de atribuire a numelui de marcă cu întreprinderi, inclusiv cu transportatori aerieni, ale oricăreia dintre părți sau ale unei țări terțe, cu condiția ca respectivii transportatori aerieni să dețină autoritatea corespunzătoare și să îndeplinească condițiile impuse de actele cu putere de lege și de normele administrative aplicate în mod normal de părți în cazul unor astfel de acorduri, în special cele ce impun dezvăluirea identității transportatorului aerian care operează serviciul.

Închiriere

(17) Fiecare parte acordă transportatorilor aerieni ai celeilalte părți dreptul de a furniza servicii în temeiul prezentului acord prin:

- (a) utilizarea aeronavei închiriate fără echipaj de la orice locator;
- (b) utilizarea aeronavei închiriate cu echipaj de la alți transportatori aerieni ai aceleiași părți ca cea a locatarului;
- (c) utilizarea aeronavei închiriate cu echipaj de la transportatori aerieni dintr-o altă țară decât partea locatarului, cu condiția ca închirierea să fie justificată de nevoi excepționale, de necesitatea unei capacități sezoniere sau de dificultăți operaționale ale locatarului, precum și ca închirierea să nu depășească durata strict necesară pentru a răspunde nevoilor respective sau a depăși dificultățile menționate.

Părțile vizate pot solicita aprobarea de către autoritățile competente a acordurilor de închiriere în scopul verificării conformității cu condițiile prevăzute la prezentul alineat și cu cerințele aplicabile în materie de siguranță și securitate. Cu toate acestea, în cazul în care solicită o astfel de aprobare, o parte depune toate eforturile pentru a accelera procedurile de aprobare și a reduce la minimum sarcina administrativă pentru transportatorii vizati. Pentru a evita orice neclarități, dispozițiile prezentului alineat nu aduc atingere actelor cu putere de lege și normelor administrative ale unei părți în ceea ce privește închirierea aeronavei de către transportatorii aerieni ai părții respective.

ARTICOLUL 9

Taxe vamale

(1) La sosirea pe teritoriul uneia dintre părți, aeronavele utilizate în transportul aerian internațional de către transportatorii aerieni ai celeilalte părți, echipamentele lor obișnuite, combustibilul, lubrifianții, consumabilele de natură tehnică, echipamentul de la sol, piesele de schimb (inclusiv motoarele), proviziile de bord (inclusiv, printre altele: alimente, băuturi, tutun și alte produse destinate comercializării sau consumării de către pasageri în cantități limitate în timpul zborului) și alte articole utilizate sau destinate să fie utilizate doar în legătură cu operarea sau cu întreținerea aeronavelor care efectuează transport aerian internațional sunt scutite, pe bază de reciprocitate și cu condiția ca echipamentele și proviziile respective să rămână la bordul aeronavelor, de toate restricțiile la import, taxele pe proprietate și impozitele pe capital, taxele vamale, accizele, taxele de inspecție, taxele pe valoarea adăugată (TVA) și de alte impozite indirecte și onorarii și taxe similare care:

- (a) sunt impuse de autoritățile naționale sau locale sau de Uniunea Europeană și
- (b) nu se bazează pe costul serviciilor furnizate.

(2) Sunt scutite de asemenea, pe bază de reciprocitate, de la plata taxelor, impozitelor și impunerilor menționate la alineatul (1) al prezentului articol, cu excepția taxelor bazate pe costul serviciului furnizat:

- (a) proviziile de bord importate sau obținute pe teritoriul unei părți și luate, în cantități rezonabile, la bordul unei aeronave care pleacă a unui transportator aerian al celeilalte părți și care efectuează transport aerian internațional, chiar dacă aceste articole sunt destinate să fie utilizate pe un segment de călătorie efectuat deasupra respectivului teritoriu;
- (b) echipamentele de la sol și piesele de schimb (inclusiv motoarele) importate pe teritoriul unei părți în vederea întreținerii, a reviziei sau a reparării aeronavelor unui transportator aerian al celeilalte părți utilizate în transportul aerian internațional;
- (c) combustibilul, lubrifianții și consumabilele tehnice importate sau obținute pe teritoriul uneia dintre părți pentru a fi utilizate într-o aeronavă a unui transportator aerian al celeilalte părți care efectuează transport aerian internațional, chiar dacă aceste articole sunt destinate să fie utilizate pe un segment de călătorie efectuat deasupra respectivului teritoriu;
- (d) imprimarele, astfel cum sunt prevăzute în legislația vamală a fiecărei părți, introduse sau furnizate pe teritoriul uneia dintre părți și luate la bord pentru a fi folosite pe aeronavele care pleacă ale unui transportator aerian al celeilalte părți, utilizate în transportul aerian internațional, chiar și atunci când aceste articole urmează să fie folosite pentru o parte a călătoriei efectuate deasupra teritoriului menționat; și
- (e) echipamentele de siguranță și de securitate utilizate în aeroporturi sau în terminale pentru marfă.

(3) Nicio dispoziție din prezentul acord nu împiedică o parte să aplice impozite sau taxe pe combustibilul furnizat pe teritoriul său, în mod nediscriminatoriu, în vederea utilizării de către o aeronavă a unui transportator aerian care operează între două puncte de pe teritoriul său.

(4) Echipamentele de bord obișnuite, precum și materialele, consumabilele și piesele de schimb menționate la alineatele (1) și (2), păstrate în mod normal la bordul aeronavelor exploatate de un transportator aerian al unei părți, pot fi descărcate pe teritoriul celeilalte părți numai cu aprobarea autorităților vamale ale acesteia, putându-se impune să fie ținute sub

supravegherea sau controlul autorităților menționate până în momentul în care sunt reexportate sau cedate în alt mod în conformitate cu reglementările vamale.

(5) Scutirile prevăzute la prezentul articol sunt, de asemenea, acordate în cazul în care transportatorii aerieni ai unei părți au încheiat un contract cu un alt transportator aerian care beneficiază, la rândul său, de astfel de scutiri acordate de cealaltă parte, pentru împrumutul sau transferul pe teritoriul celeilalte părți al articolelor precizate la alineatele (1) și (2).

(6) Nicio dispoziție din prezentul acord nu interzice unei părți să aplice impozite sau taxe pe articolele vândute pasagerilor în alt scop decât consumul la bord pe un segment al serviciului aerian dintre două puncte situate pe teritoriul său unde este permisă îmbarcarea sau debarcarea.

(7) Bagajele și mărfurile aflate în tranzit direct pe teritoriul unei părți sunt scutite de impozite, taxe vamale, onorarii și alte taxe similare care nu se bazează pe costul serviciului furnizat.

(8) Se poate impune ca echipamentele și consumabilele menționate la alineatele (1) și (2) să fie plasate sub supravegherea sau controlul autorităților competente.

(9) Prezentul acord nu aduce atingere dispozițiilor convențiilor respective în vigoare între un stat membru al UE și Qatar pentru evitarea dublei impozitări a venitului și a capitalului.

ARTICOLUL 10

Taxe de utilizare

(1) Fiecare parte se asigură că taxele de utilizare care pot fi impuse transportatorilor aerieni ai celeilalte părți de către autoritățile sau organismele sale competente în materie de taxe pentru utilizarea serviciilor de navigație aeriană și de control al traficului aerian sunt nediscriminatorii și calculate pe baza costurilor. În orice caz, aceste taxe de utilizare nu pot fi impuse transportatorilor aerieni ai celeilalte părți în condiții mai puțin favorabile decât condițiile cele mai favorabile acordate oricărui alt transportator aerian.

(2) Fiecare parte se asigură că taxele de utilizare care pot fi impuse de autoritățile sau organismele sale competente în materie de taxe transportatorilor aerieni ai celeilalte părți pentru utilizarea infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare și de securitate a aviației și a infrastructurilor și serviciilor conexe, cu excepția taxelor percepute în ceea ce privește serviciile descrise la articolul 8 alineatul (5) din prezentul acord, nu trebuie să fie nejustificat discriminatorii și trebuie să fie repartizate echitabil între diferitele categorii de utilizatori. Aceste taxe trebuie să reflecte, dar să nu depășească costul integral pe care autoritățile sau

organismele competente în materie de taxe îl suportă pentru furnizarea infrastructurilor și a serviciilor aeroportuare și de securitate a aviației corespunzătoare în cadrul aeroportului sau aeroporturilor în care se aplică un sistem comun de tarifare. Aceste taxe de utilizare pot include o rentabilitate rezonabilă a activelor după amortizare. Infrastructurile și serviciile pentru care se impun taxe de utilizare trebuie să fie furnizate pe o bază eficientă și economică. În orice caz, aceste taxe nu pot fi aplicate transportatorilor aerieni ai celeilalte părți în condiții mai puțin favorabile decât condițiile cele mai favorabile acordate oricărui alt transportator aerian la momentul aplicării lor.

(3) Fiecare parte solicită autorităților sau organismelor competente în materie de taxe de pe teritoriul său și transportatorilor aerieni care utilizează serviciile și infrastructurile să poarte consultări și să schimbe informațiile necesare pentru a permite o evaluare precisă a caracterului rezonabil al taxelor în conformitate cu principiile stabilite la alineatele (1) și (2). Autoritățile sau organismele competente în materie de taxe informează utilizatorii cu un preaviz rezonabil cu privire la orice propunere de modificare a taxelor de utilizare pentru a permite utilizatorilor în cauză să își exprime opiniile și să facă observații înainte de efectuarea oricăror modificări.

ARTICOLUL 11

Tarife pentru pasageri și tarife pentru mărfuri

(1) Părțile permit stabilirea liberă a tarifelor pentru pasageri și a tarifelor pentru mărfuri de către transportatorii aerieni ai părților pe baza unei concurențe libere și echitabile.

(2) Fiecare parte poate solicita, în mod nediscriminatoriu, transportatorilor aerieni ai ambelor părți să notifice, în mod simplificat și în scop informativ, autorităților sale competente tarifele pentru pasageri și tarifele pentru mărfuri oferite pentru serviciile care au ca punct de plecare teritoriul său. O astfel de notificare din partea transportatorilor aerieni se poate solicita cel mai devreme atunci când se face oferta inițială privind un tarif pentru pasageri sau un tarif pentru mărfuri.

ARTICOLUL 12

Statistici

(1) Părțile cooperează în cadrul comitetului mixt în vederea facilitării schimbului de informații statistice legate de transportul aerian în temeiul prezentului acord.

(2) La cerere, fiecare parte furnizează în mod nediscriminatoriu celeilalte părți statisticile disponibile neconfidențiale și nesensibile din punct de vedere comercial, referitoare la

transportul aerian în temeiul prezentului acord, care ar putea fi necesare în mod rezonabil, în conformitate cu actele cu putere de lege și normele administrative ale părților.

TITLUL II

COOPERAREA ÎN MATERIE DE REGLEMENTARE

ARTICOLUL 13

Siguranța aviației

(1) Părțile reafirmă importanța unei cooperări strânse în domeniul siguranței aviației. În contextul respectiv, părțile se angajează, după caz, într-o cooperare aprofundată în ceea ce privește investigarea accidentelor, elaborarea de norme, schimbul de informații privind siguranța, posibilitatea de participare la activitățile de monitorizare ale celeilalte părți sau derularea de activități de monitorizare comune și dezvoltarea de proiecte și inițiative comune.

(2) Certificatele de navigabilitate, certificatele de competență și licențele eliberate sau validate de o parte și aflate încă în vigoare sunt recunoscute ca fiind valide de cealaltă parte și de autoritățile sale din domeniul aeronautic în scopul prestării serviciilor aeriene, cu condiția ca aceste certificate sau licențe să fi fost eliberate sau validate cel puțin în temeiul și în conformitate cu standardele internaționale relevante și cu practicile și procedurile recomandate pentru serviciile de navigație aeriană prevăzute în convenție.

(3) Fiecare parte poate solicita în orice moment consultări cu privire la standardele și cerințele de siguranță aplicate și administrate de cealaltă parte în domenii legate de infrastructurile aeronautice, echipajele de zbor, aeronave și operarea aeronavelor. Aceste consultări trebuie să aibă loc în termen de treizeci (30) de zile de la data solicitării.

(4) Dacă, în urma consultărilor, partea solicitantă constată că cealaltă parte nu aplică și nu administrează cu eficacitate standarde și cerințe în materie de siguranță în domeniile menționate la prezentul articol alineatul (3) care, dacă nu se decide altfel, sunt cel puțin egale cu standardele minime stabilite în temeiul convenției, cealaltă parte este notificată cu privire la aceste constatări.

Cealaltă parte prezintă un plan de măsuri corective în termen de treizeci (30) de zile, care va include un calendar pentru punerea în aplicare. Părțile convin cu privire la planul de măsuri corective și calendarul corespunzător înainte de punerea lor în aplicare.

În cazul în care cealaltă parte nu ia măsurile corective adecvate într-un termen rezonabil, partea solicitantă are motive pentru a refuza, revoca, suspenda, condiționa sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice ori pentru a refuza, revoca, suspenda, condiționa sau limita în alt mod operațiunile transportatorului aerian aflat sub supravegherea celeilalte părți din punctul de vedere al siguranței.

(5) Fiecare parte acceptă că o aeronavă operată de un transportator aerian al unei părți sau în numele acestuia poate, atunci când se află pe teritoriul celeilalte părți, să facă obiectul unei inspecții la platformă efectuate de autoritățile competente ale celeilalte părți, pentru a verifica validitatea documentelor relevante privind aeronava și membrii echipajului său și starea în care se prezintă aeronava și echipamentele acesteia, cu condiția ca această examinare să nu provoace întârzieri nerezonabile în operarea aeronavei.

(6) Dacă, după ce a efectuat o inspecție la platformă, o parte constată că o aeronavă sau operarea unei aeronave nu respectă standardele și procedurile minime pentru serviciile de navigație aeriană stabilite în temeiul convenției, partea respectivă notifică operatorul aeronavei cu privire la neconformitate, solicitând în același timp măsurile corective considerate adecvate. Ori de câte ori este adecvat, se poate solicita autorităților competente ale celeilalte părți, care sunt responsabile cu supravegherea siguranței transportatorului aerian care operează aeronava, să aprobe măsurile corective adoptate de operatorul aeronavei. Cu toate acestea, fiecare parte va permite accesul la rezultatele inspecțiilor la platformă efectuate la operatorii aeronavelor aflați sub supravegherea celeilalte părți din punctul de vedere al siguranței.

(7) Fiecare parte are dreptul de a lua măsuri imediate, inclusiv dreptul de a revoca, suspenda sau limita autorizațiile de operare sau permisele tehnice ori de a suspenda sau a limita în alt mod operațiunile unui transportator aerian al celeilalte părți, dacă ajunge la concluzia că acest lucru este necesar având în vedere o amenințare imediată la adresa siguranței aviației. Partea care ia astfel de măsuri informează imediat cealaltă parte, prezentând motivele care stau la baza măsurilor luate.

(8) Orice măsură adoptată de una dintre părți în conformitate cu prezentul articol alineatele (4), (6) sau (7) trebuie să fie necesară și proporționată pentru soluționarea constatării privind siguranța și să înceteze să se aplice de îndată ce motivul pentru care a fost adoptată încetează să mai existe.

ARTICOLUL 14

Securitatea aviației

(1) Părțile subliniază angajamentul lor de a atinge cele mai înalte niveluri ale standardelor de securitate a aviației și, după caz, se pot implica într-un dialog și o cooperare mai aprofundate în acest domeniu.

(2) Părțile își reafirmă obligațiile reciproce privind asigurarea securității aviației civile față de actele de intervenție ilegală și, în special, obligațiile care le revin în temeiul convenției, al Convenției privind infracțiunile și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, al Convenției pentru combaterea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, al Convenției pentru combaterea actelor ilicite îndreptate împotriva siguranței aviației civile, semnată la Montreal la

23 septembrie 1971, al Protocolului cu privire la reprimarea actelor ilicite de violență în aeroporturile destinate aviației civile internaționale, semnat la Montreal la 24 februarie 1988, și al Convenției privind marcarea explozibililor plastici în scopul detectării, semnată la Montreal la 1 martie 1991, în măsura în care părțile sunt semnatare ale acestor convenții, precum și al altor convenții și protocoale referitoare la securitatea aviației civile la care părțile sunt semnatare.

(3) Părțile își acordă reciproc, la cerere, asistența necesară pentru a face față oricărei amenințări la adresa securității aviației civile, inclusiv pentru a împiedica actele de capturare ilicită a aeronavelor civile și alte acte ilicite îndreptate împotriva siguranței acestor aeronave, a pasagerilor și a echipajului, a aeroporturilor și a infrastructurilor de navigație aeriană, precum și oricărei alte amenințări la adresa securității aviației civile.

(4) În cadrul relațiilor lor reciproce, părțile acționează în conformitate cu standardele internaționale în domeniul securității aviației și cu practicile recomandate adecvate, instituite de OACI. Părțile solicită operatorilor aeronavelor înmatriculați pe teritoriul lor, operatorilor aeronavelor cu sediul principal de desfășurare a activităților sau rezidență permanentă pe teritoriul lor și operatorilor aeroporturilor de pe teritoriul lor să acționeze cel puțin în conformitate cu aceste dispoziții privind securitatea aviatică.

(5) Fiecare parte se asigură că, pe teritoriul său, se iau măsuri eficiente pentru a proteja aviația civilă față de actele de intervenție ilicită, printre aceste măsuri numărându-se controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor lor de mână, controlul de securitate al bagajelor de cală, controlul de securitate și măsurile de securitate aplicabile altor persoane decât pasagerii, inclusiv echipajelor, și articolelor transportate de acestea, controlul de securitate și măsurile de securitate aplicabile mărfurilor, poștei, proviziilor de bord și de aeroport și controlul accesului în zonele de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat. Aceste măsuri se adaptează pentru a face față creșterii amenințării la adresa securității aviației civile. Fiecare parte este de acord că trebuie respectate dispozițiile privind securitatea impuse de cealaltă parte în legătură cu intrarea pe teritoriul său, operarea în cadrul acestuia sau ieșirea de pe acesta a aeronavei.

(6) În condițiile respectării depline și reciproce a suveranității celeilalte părți, o parte poate adopta măsuri de securitate pentru intrarea pe teritoriul său, precum și măsuri de urgență, pentru a răspunde unei amenințări specifice la adresa securității, care ar trebui comunicate fără întârziere celeilalte părți. Fiecare parte examinează într-un spirit pozitiv orice solicitare a celeilalte părți referitoare la adoptarea unor măsuri speciale de securitate rezonabile, iar prima parte ține seama de măsurile de securitate aplicate deja de cealaltă parte și de orice opinii pe care cealaltă parte le poate oferi, precum și de efectele adverse posibile asupra transportului aerian între părți. Cu excepția cazurilor de urgență în care acest lucru nu este posibil în mod rezonabil, fiecare parte informează în prealabil cealaltă parte cu privire la orice măsură specială de securitate pe care intenționează să o introducă și care ar putea avea un impact financiar sau operațional semnificativ asupra serviciilor de transport aerian furnizate în temeiul prezentului acord. Fiecare parte poate solicita o întrunire a comitetului mixt, de urgență dacă este cazul, în vederea discutării unor astfel de măsuri de securitate, după cum se prevede la articolul 22 din prezentul acord.

(7) Fiecare parte recunoaște însă că niciuna dintre dispozițiile prezentului articol nu limitează posibilitatea uneia dintre părți de a refuza intrarea pe teritoriul său a oricărui zbor sau a oricăror zboruri pe care le consideră o amenințare la adresa securității sale.

(8) În cazul capturării ilicite a unei aeronave civile sau al unei amenințări în acest sens sau în cazul altor acte ilicite împotriva siguranței aeronavelor, pasagerilor, echipajelor, aeroporturilor sau infrastructurilor de navigație aeriană, părțile își acordă reciproc asistență prin facilitarea comunicațiilor și prin alte măsuri corespunzătoare destinate să pună capăt rapid și în condiții de siguranță incidentului sau amenințării respective.

(9) Fiecare parte ia toate măsurile pe care le consideră adecvate pentru a se asigura că o aeronavă care face obiectul unei capturări ilicite sau al altor acte de intervenție ilicită pe teritoriul său este reținută la sol, cu excepția cazurilor în care se impune decolarea acestora pentru a proteja vieți omenești. Atunci când este posibil, astfel de măsuri sunt luate în urma unor consultări reciproce.

(10) În cazul în care o parte are motive întemeiate să creadă că cealaltă parte nu a respectat dispozițiile prezentului articol, ea poate solicita consultări imediate cu cealaltă parte. Consultările respective trebuie să aibă loc în termen de treizeci (30) de zile de la data primirii unei astfel de solicitări sau într-un termen mai îndelungat asupra căruia s-a convenit. În cazul în care nu se ajunge la un acord satisfăcător în termen de treizeci (30) de zile sau după o perioadă mai îndelungată convenită conform dispozițiilor de mai sus, partea care a solicitat consultările are motive să ia măsuri în vederea refuzării, revocării, suspendării, condiționării sau limitării autorizației de operare sau a permiselor tehnice ale unui transportator aerian al celeilalte părți pentru a asigura conformitatea cu dispozițiile prezentului articol. În cazul unei situații de urgență sau pentru a preveni noi încălcări ale dispozițiilor prezentului articol, o parte poate lua măsuri provizorii imediate.

(11) Orice măsură luată în conformitate cu prezentul articol trebuie să fie necesară și proporționată pentru soluționarea unei amenințări la adresa securității și trebuie să fie suspendată odată ce cealaltă parte se conformează dispozițiilor prezentului acord sau atunci când măsura respectivă nu mai este necesară.

ARTICOLUL 15

Managementul traficului aerian

(1) Părțile cooperează cu privire la aspecte legate de reglementarea serviciilor de navigație aeriană, inclusiv monitorizarea lor. Acestea abordează orice aspecte de politică referitoare la performanța managementului traficului aerian, în vederea optimizării eficienței generale a zborului, a reducerii costurilor, a minimizării impactului asupra mediului și a

consolidării siguranței și capacității sistemelor.

(2) Părțile își încurajează autoritățile competente și furnizorii de servicii de navigație aeriană să coopereze cu privire la aspecte ale interoperabilității pentru a spori integrarea sistemelor ambelor părți acolo unde este posibil, pentru a reduce impactul aviației asupra mediului și pentru a partaja informațiile, atunci când este cazul.

(3) Părțile promovează cooperarea între furnizorii lor de servicii de navigație aeriană pentru a face schimb de date de zbor și a coordona fluxurile de trafic în vederea optimizării eficienței zborurilor, astfel încât utilizarea resurselor să fie îmbunătățită și să se asigure predictibilitatea, punctualitatea și continuitatea serviciilor.

(4) Părțile convin să coopereze cu privire la programe de modernizare, inclusiv dezvoltare, utilizare și bune practici pentru eficiența economică, managementul traficului aerian și aspectele relevante legate de aerodromuri, precum și să încurajeze participarea transversală în cadrul activităților de validare și demonstrare.

ARTICOLUL 16

Mediu

(1) Părțile sprijină necesitatea de a proteja mediul înconjurător, promovând dezvoltarea durabilă a aviației. Părțile intenționează să coopereze pentru a identifica problemele legate de impactul aviației asupra mediului înconjurător.

(2) Părțile recunosc importanța conlucrării în vederea examinării și a reducerii la minimum a efectelor aviației asupra mediului înconjurător în conformitate cu obiectivele prezentului acord.

(3) Părțile recunosc importanța abordării schimbărilor climatice și, prin urmare, a limitării sau reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră asociate cu transportul aerian național și internațional. Părțile convin să coopereze cu privire la aceste aspecte, pentru a dezvolta și implementa instrumente, inclusiv norme de punere în aplicare pentru dezvoltarea Schemei de compensare și de reducere a emisiilor de carbon pentru aviația internațională (CORSIA), și cu privire la orice alt aspect cu o relevanță deosebită pentru abordarea emisiilor de gaze cu efect de seră în sectorul aviației.

(4) Părțile se angajează să facă schimb de informații și să asigure un dialog regulat între experți pentru a consolida cooperarea în privința abordării impactului aviației asupra mediului, inclusiv:

- (a) în privința cercetării și dezvoltării de tehnologii ecologice pentru sectorul aviației;
- (b) în domeniul inovării în materie de management al traficului aerian, în vederea reducerii impactului aviației asupra mediului;
- (c) în privința cercetării și dezvoltării de combustibili alternativi sustenabili pentru aviație;
- (d) schimburi de opinii cu privire la aspectele referitoare la efectele aviației asupra mediului înconjurător și la reducerea emisiilor generate de aviație, asociate cu schimbările climatice; și
- (e) în privința reducerii și monitorizării emisiilor sonore, în vederea diminuării efectelor aviației asupra mediului.

(5) De asemenea, în conformitate cu drepturile și obligațiile lor multilaterale în domeniul mediului, părțile își consolidează cooperarea, inclusiv financiară și tehnologică, în ceea ce privește măsurile care vizează reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de aviația internațională.

(6) Părțile recunosc necesitatea de a lua măsuri corespunzătoare pentru a preveni sau pentru a aborda în alt mod efectele transportului aerian asupra mediului înconjurător, cu condiția ca respectivele măsuri să fie pe deplin compatibile cu drepturile și obligațiile care le revin în temeiul dreptului internațional.

ARTICOLUL 17

Răspunderea transportatorilor aerieni

Părțile își reafirmă obligațiile care le revin în temeiul Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 28 mai 1999 (denumită în continuare „Convenția de la Montreal”).

ARTICOLUL 18

Protecția consumatorilor

Părțile cooperează pentru a proteja interesele consumatorilor din sectorul transportului aerian. Obiectivul acestei cooperări constă în atingerea unui nivel înalt de protecție a consumatorilor. În acest scop, părțile se consultă reciproc în cadrul comitetului mixt cu privire la aspecte de interes pentru consumatori, inclusiv în ceea ce privește măsurile planificate în vederea asigurării, în măsura posibilului, a unei convergențe și compatibilități sporite în materie de reglementare.

ARTICOLUL 19

Sisteme informatizate de rezervare

(1) Furnizorii de sisteme informatizate de rezervare (denumite în continuare „SIR”) care își desfășoară activitatea pe teritoriul unei părți au dreptul să își instaleze propriile SIR, să le întrețină și să le pună la libera dispoziție a agențiilor sau societăților de turism al căror obiect principal de activitate îl reprezintă distribuția de produse legate de turism pe teritoriul celeilalte părți, cu condiția ca respectivele SIR să fie conforme cu cerințele de reglementare aplicabile ale celeilalte părți.

(2) Părțile anulează orice cerință existentă care ar putea restricționa accesul liber al SIR-urilor unei părți la piața celeilalte părți sau ar putea limita concurența în alt mod. Părțile se abțin de la adoptarea unor astfel de cerințe în viitor.

(3) În ceea ce privește afișajele SIR, niciuna dintre părți nu impune și nu permite impunerea, pe teritoriul său, a unor cerințe, pentru furnizorii de SIR ai celeilalte părți, diferite de cele impuse propriilor săi furnizori de SIR sau oricărui alt SIR care funcționează pe piața sa. Niciuna dintre părți nu împiedică încheierea de acorduri, între furnizorii de SIR, furnizorii lor și abonații lor, legate de schimbul de informații privind serviciile de călătorie care facilitează afișarea de informații complete și nepărtinitoare pentru consumatori sau îndeplinirea cerințelor de reglementare aplicabile afișajelor neutre.

(4) Proprietarii și operatorii de SIR ai unei părți care respectă cerințele de reglementare relevante ale celeilalte părți, dacă există, au aceleași oportunități de a deține SIR-uri pe teritoriul celeilalte părți ca și proprietarii și operatorii oricăror alte SIR-uri care funcționează pe piața părții respective.

ARTICOLUL 20

Aspecte sociale

(1) Părțile recunosc importanța luării în considerare a efectelor prezentului acord asupra forței de muncă, a ocupării forței de muncă și a condițiilor de muncă. Părțile convin să coopereze în privința aspectelor legate de muncă incluse în domeniul de aplicare al prezentului acord, printre altele în ceea ce privește impactul asupra ocupării forței de muncă, a drepturilor fundamentale la locul de muncă, a condițiilor de muncă, a protecției sociale și a dialogului social.

(2) Părțile recunosc dreptul fiecărei părți de a stabili un nivel propriu de protecție a muncii pe plan național pe care îl consideră adecvat, precum și de a adopta sau a modifica în consecință legile și politicile sale relevante, în concordanță cu obligațiile sale internaționale. Părțile se asigură că drepturile și principiile conținute în actele lor cu putere de lege și în normele lor administrative nu sunt subminate, ci sunt efectiv respectate.

(3) Fiecare parte continuă să îmbunătățească respectivele legi și politici în concordanță cu obligațiile sale internaționale și depune eforturi pentru a asigura și a încuraja atingerea unor niveluri ridicate de protecție a muncii în sectorul aviației. Părțile recunosc că încălcarea principiilor și a drepturilor fundamentale la locul de muncă nu poate fi invocată sau utilizată în alt mod ca avantaj comparativ legitim și că standardele în materie de muncă nu ar trebui folosite în scopul protecționismului.

(4) Părțile își reafirmă angajamentul – în conformitate cu obligațiile lor care derivă din apartenența la Organizația Internațională a Muncii (OIM), precum și din Declarația OIM cu privire la principiile și drepturile fundamentale la locul de muncă și din documentele subsecvente acestora, adoptate de Conferința Internațională a Muncii în cadrul celei de a 86-a sesiuni organizate în 1998 – cu privire la respectarea, la promovarea și la implementarea și aplicarea efective a drepturilor și principiilor fundamentale la locul de muncă.

(5) Părțile promovează obiectivele incluse în Agenda OIM privind munca decentă și în Declarația OIM din 2008 privind justiția socială pentru o globalizare echitabilă, adoptate de Conferința Internațională a Muncii în cadrul celei de a 97-a sesiuni ale sale.

(6) Fiecare parte se angajează să depună toate eforturile pentru ratificarea convențiilor fundamentale ale OIM, dacă nu a făcut deja acest lucru. Părțile vor lua, de asemenea, în considerare ratificarea altor convenții ale OIM și, prin urmare, implementarea efectivă a standardelor internaționale corespunzătoare din domeniile muncii și social relevante pentru sectorul aviației civile, ținând seama de situația pe plan național;

(7) Oricare dintre părți poate solicita o întrunire a comitetului mixt pentru a aborda aspecte legate de muncă pe care partea solicitantă le consideră semnificative.

TITLUL III

DISPOZIȚII INSTITUȚIONALE

ARTICOLUL 21

Interpretare și aplicare

(1) Drepturile prevăzute în prezentul acord sunt acordate de părți în mod reciproc. Orice trimitere din prezentul acord la drepturile acordate transportatorilor aerieni ai unei părți trebuie înțeleasă numai ca trimitere la drepturile acordate părții respective. Nicio dispoziție din prezentul acord nu trebuie înțeleasă ca vizând a conferi drepturi sau a impune obligații care pot fi invocate direct de resortisanții unei părți în fața instanțelor judecătorești sau a tribunalelor celeilalte părți.

(2) Părțile iau toate măsurile care se impun, generale sau speciale, pentru a asigura îndeplinirea obligațiilor care decurg din prezentul acord.

(3) În exercitarea drepturilor lor în temeiul prezentului acord, părțile iau măsuri care sunt adecvate și proporționale cu obiectivele respectivelor măsuri.

(4) Părțile se abțin de la orice măsură care ar pune în pericol atingerea obiectivelor prezentului acord.

(5) Fiecare parte este responsabilă, pe propriul său teritoriu, pentru asigurarea în mod corespunzător a respectării prezentului acord.

(6) În cazul în care oricare dintre părți este preocupată de posibila încălcare a prezentului acord, aceasta poate solicita informații și asistență din partea celeilalte părți. La primirea unei astfel de solicitări, cealaltă parte oferă toate informațiile și asistența necesară, în conformitate cu actele cu putere de lege și cu normele sale administrative aplicabile.

(7) Prezentul acord nu exclude posibilitatea consultărilor și dezbaterilor între autoritățile competente ale părților care nu fac parte din comitetul mixt, inclusiv în domeniul dezvoltării transportului aerian, al securității, al siguranței, al mediului înconjurător, al politicii sociale, al managementului traficului aerian, al infrastructurii aviatice, al concurenței și al protecției consumatorilor. Părțile informează comitetul mixt cu privire la rezultatele acelor consultări și dezbateri care pot avea impact asupra interpretării sau punerii în aplicare a prezentului acord.

(8) În cazul în care, în prezentul acord, se face trimitere la cooperarea dintre părți, inclusiv în domeniile oportunităților comerciale, securității, siguranței, mediului, managementului traficului aerian și protecției consumatorilor, dar fără a se limita la acestea, părțile depun eforturi pentru a găsi o bază comună pentru acțiuni comune destinate unei

aprofundări ulterioare a prezentului acord și/sau îmbunătățirii funcționării sale în domeniile vizate, pe baza consimțământului reciproc.

ARTICOLUL 22

Comitetul mixt

- (1) Un comitet mixt alcătuit din reprezentanți ai părților răspunde de supravegherea gestionării prezentului acord și asigură punerea în aplicare corespunzătoare a acestuia.
- (2) Comitetul mixt își adoptă propriul regulament de procedură.
- (3) Comitetul mixt se întrunește după cum este necesar și atunci când este necesar, însă cel puțin o dată pe an. Oricare dintre părți poate solicita, în orice moment, o întrunire a comitetului mixt. Întrunirea respectivă trebuie organizată cât mai curând posibil în termen de maximum două (2) luni de la data primirii solicitării, în afara cazului în care părțile convin altfel.
- (4) În scopul punerii în aplicare corespunzătoare a prezentului acord, comitetul mixt:
 - (a) face schimb de informații, inclusiv cu privire la modificările aduse actelor cu putere de lege, normelor administrative și politicilor părților respective, care pot influența serviciile aeriene și informațiile statistice legate de transportul aerian;
 - (b) formulează recomandări și ia decizii în cazurile prevăzute în mod expres de prezentul acord;
 - (c) dezvoltă cooperarea, inclusiv cu privire la aspecte legate de reglementare;
 - (d) organizează consultări cu privire la orice chestiuni legate de aplicarea sau de interpretarea prezentului acord, precum și, atunci când este cazul, cu privire la chestiunile legate de transportul aerian care sunt tratate în cadrul organizațiilor internaționale, al relațiilor cu țările terțe și al acordurilor multilaterale, inclusiv pentru a examina posibilitatea adoptării unei poziții comune;
 - (e) analizează domeniile care ar putea face obiectul unei aprofundări ulterioare a prezentului acord, inclusiv recomandarea de amendamente la prezentul acord pentru aderarea țărilor terțe la acesta;
- (5) Recomandările și deciziile comitetului mixt se adoptă prin consens de către părți. Deciziile adoptate de comitetul mixt sunt obligatorii pentru părți.

ARTICOLUL 23

Soluționarea litigiilor și arbitrajul

(1) Fără a aduce atingere articolului 4 din prezentul acord, orice litigiu legat de aplicarea sau de interpretarea prezentului acord poate fi supus de către părți mecanismului de soluționare a litigiilor prevăzut la prezentul articol.

(2) Fără a aduce atingere oricăror consultări anterioare între părți în temeiul prezentului acord, în cazul în care o parte dorește să recurgă la mecanismul de soluționare a litigiilor prevăzut la prezentul articol, aceasta notifică cealaltă parte în scris cu privire la intenția sa și solicită o întrunire a comitetului mixt, pentru consultări.

(3) În cazul în care întrunirea comitetului mixt nu este organizată în termen de două (2) luni de la primirea solicitării menționate la alineatul precedent sau până la data convenită de părți, sau în cazul în care litigiul nu a fost soluționat la nivelul Comitetului mixt în termen de șase (6) luni de la solicitarea menționată, litigiul poate fi prezentat unei persoane sau unui organism în vederea pronunțării unei hotărâri, cu acordul părților. În cazul în care părțile nu pot ajunge la un acord privind prezentarea litigiului unei persoane sau unui organism în vederea pronunțării unei hotărâri, litigiul este supus arbitrajului, la cererea oricăreia dintre părți.

(4) În pofida dispozițiilor de la alineatul (2) al prezentului articol, în cazul în care o parte a luat măsuri pentru a refuza, revoca, suspenda, condiționa sau limita autorizația de operare sau permisele tehnice ale unui transportator aerian al celeilalte părți, litigiul poate fi imediat prezentat unei persoane sau unui organism în vederea pronunțării unei hotărâri ori supus arbitrajului.

(5) Cererea de arbitraj este efectuată în scris de o parte (denumită în continuare „partea solicitantă”) către cealaltă parte (denumită în continuare „partea solicitată”). În cererea sa, partea solicitantă prezintă chestiunile care trebuie soluționate, descrie măsura în cauză și explică motivele pentru care consideră că această măsură nu este consecventă cu dispozițiile prezentului acord.

(6) Cu excepția cazului în care partea solicitantă și partea solicitată convin altfel, arbitrajul este de competența unui complet format din trei arbitri și constituit după cum urmează:

- (a) în termen de șaiszeci (60) de zile de la primirea unei cereri de arbitraj, partea solicitantă și partea solicitată numesc, fiecare în parte, câte un arbitru. În termen de treizeci (30) de zile de la numirea celor doi arbitri, partea solicitantă și partea solicitată numesc, de comun acord, un al treilea arbitru, care exercită funcția de președinte al completului;
- (b) dacă partea solicitantă sau partea solicitată nu numește un arbitru sau dacă al treilea arbitru nu este numit în conformitate cu litera (a) de la prezentul alineat, fie partea

solicitantă, fie partea solicitată poate solicita președintelui Consiliului OACI să numească arbitrul sau arbitrii necesari în termen de treizeci (30) de zile de la primirea cererii respective. Dacă președintele Consiliului OACI este resortisant fie din Qatar, fie dintr-un stat membru al UE, se impune ca numirea să fie făcută de către vicepreședintele cu vechimea cea mai mare din acest consiliu care nu este descalificat din același motiv.

(7) Data constituirii completului este data la care ultimul dintre cei trei arbitri își acceptă numirea.

(8) Procedurile trebuie derulate în conformitate cu Regulamentul de procedură care urmează să fie adoptat de comitetul mixt cât mai curând posibil, sub rezerva dispozițiilor prezentului articol și în conformitate cu alineatul (4) litera (b) și alineatul (5) de la articolul 22 din prezentul acord. Până la adoptarea Regulamentului de procedură de către comitetul mixt, completul își stabilește propriile norme procedurale.

(9) La cererea părții solicitante, completul, în așteptarea hotărârii sale definitive, poate să autorizeze partea solicitantă să adopte măsuri intermediare de soluționare sau poate cere părții solicitate să adopte măsuri intermediare de soluționare.

(10) În termen de cel mult nouăzeci (90) de zile de la data constituirii sale, completul transmite un raport intermediar părții solicitante și părții solicitate, în care expune faptele constatate, stabilește aplicabilitatea dispozițiilor relevante și justifică orice constatări și recomandări pe care le formulează. Atunci când consideră că acest termen nu poate fi respectat, președintele completului înștiințează partea solicitantă și partea solicitată în scris în acest sens, precizând motivele întârzierii și data la care completul intenționează să transmită raportul intermediar. Completul nu transmite în nicio circumstanță raportul intermediar mai târziu de o sută douăzeci (120) de zile de la data constituirii sale.

(11) Partea solicitantă sau partea solicitată poate adresa completului o cerere scrisă prin care să solicite revizuirea anumitor aspecte ale raportului intermediar în termen de 14 zile de la emiterea acestuia. După analizarea tuturor observațiilor formulate în scris de partea solicitantă și de partea solicitată cu privire la raportul intermediar, completul își poate modifica raportul și poate efectua orice examinare suplimentară pe care o consideră adecvată. Concluziile hotărârii definitive a completului trebuie să cuprindă o analiză suficientă a argumentelor prezentate în etapa intermediară de revizuire și trebuie să răspundă clar întrebărilor și observațiilor formulate de partea solicitantă sau partea solicitată.

(12) Completul transmite părții solicitante și părții solicitate hotărârea sa definitivă în termen de o sută douăzeci (120) de zile de la data constituirii sale. Atunci când consideră că termenul respectiv nu poate fi respectat, președintele completului înștiințează partea solicitantă și partea solicitată în scris în acest sens, precizând motivele întârzierii și data la care completul intenționează să pronunțe hotărârea. Completul nu pronunță în nicio circumstanță hotărârea mai târziu de o sută cincizeci (150) de zile de la data constituirii sale.

(13) În cazul în care o parte a luat măsuri pentru a refuza, revoca, suspenda, condiționa sau limita autorizația de operare sau permisele tehnice ale unui transportator aerian al celeilalte părți sau la cererea părții solicitante ori a părții solicitate, atunci când completul hotărăște că situația este urgentă, termenele respective indicate la alineatele (10), (11) și (12) ale prezentului articol se reduc la jumătate.

(14) Partea solicitantă și partea solicitată pot înainta cereri de clarificare a hotărârii definitive a completului în termen de zece (10) zile de la pronunțarea acesteia, iar orice clarificare dată se oferă în termen de cincisprezece (15) zile de la depunerea unei astfel de cereri.

(15) În cazul în care completul constată că a avut loc o încălcare a prezentului acord și partea responsabilă nu respectă hotărârea definitivă a completului sau nu ajunge la o înțelegere cu cealaltă parte pe baza unei soluții reciproc satisfăcătoare în termen de șaiszeci (60) de zile de la pronunțarea hotărârii definitive a completului, cealaltă parte poate suspenda aplicarea unor avantaje comparabile care decurg din prezentul acord până când partea responsabilă se conformează hotărârii definitive a completului sau până când partea solicitantă și partea solicitată ajung la o înțelegere în privința unei soluții reciproc satisfăcătoare.

(16) Fiecare parte suportă costurile aferente arbitrilor pe care l-a numit. Celelalte costuri aferente completului sunt împărțite în mod egal între părți.

ARTICOLUL 24

Relația cu alte acorduri

(1) Prezentul acord suspendă acordurile și înțelegerile anterioare încheiate pe aceeași temă între părți, sub rezerva dispozițiilor alineatelor (2) și (7) de la prezentul articol, cu excepția situației în care prezentul acord este reziliat.

(2) Dispozițiile unui acord sau ale unei înțelegeri anterioare privind serviciile aeriene între un stat membru al UE și Qatar referitoare la aspectele reglementate de articolele 2, 3, 8 și 11 din prezentul acord se aplică în continuare ca parte integrantă a prezentului acord atunci când ele sunt mai favorabile și/sau flexibile pentru transportatorii aerieni vizați. Toate drepturile și avantajele de care se bucură transportatorii aerieni dintr-un stat membru al UE în conformitate cu dispozițiile respective se aplică tuturor transportatorilor din Uniunea Europeană.

(3) În sensul alineatului anterior, orice litigiu între părți cu privire la caracterul mai favorabil și/sau flexibil al dispozițiilor sau tratamentelor prevăzute în acordurile sau înțelegerile anterioare încheiate între părți se soluționează în cadrul mecanismului de soluționare a litigiilor prevăzut la articolul 23 din prezentul acord.

(4) Orice drepturi de trafic suplimentare care ar putea fi acordate unui stat membru al UE de către Qatar sau invers, după data intrării în vigoare a prezentului acord, fac obiectul prezentului acord și nu creează discriminare între transportatorii aerieni din Uniunea Europeană. Aceste înțelegeri sunt notificate imediat comitetului mixt.

(5) Comitetul mixt întocmește și ține la zi o listă informativă a dispozițiilor și

înțelegerilor privind drepturile de trafic menționate la alineatele (2) și (4) de la prezentului articol.

(6) În cazul în care devin părți la un acord multilateral sau aprobă o decizie adoptată de OACI în domeniul transportului aerian, care tratează chestiuni reglementate prin prezentul acord, părțile se consultă în cadrul comitetului mixt în temeiul articolului 22 din prezentul acord, pentru a stabili dacă prezentul acord ar trebui să fie revizuit pentru a lua în considerare astfel de evoluții.

(7) Nicio dispoziție din prezentul acord nu afectează validitatea și aplicarea acordurilor existente și a celor viitoare încheiate între statele membre ale UE și Qatar în ceea ce privește teritoriile aflate sub respectiva lor suveranitate, care nu sunt cuprinse în definiția „teritoriului” de la articolul 1 din prezentul acord.

ARTICOLUL 25

Amendamente

Părțile pot conveni asupra oricărui amendament al prezentului acord în urma unor consultări desfășurate în conformitate cu articolul 22 din prezentul acord. Amendamentele intră în vigoare în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 29 din prezentul acord.

ARTICOLUL 26

Aderarea de noi state membre ale Uniunii Europene

(1) Prezentul acord este deschis aderării statelor care au devenit state membre ale UE după data semnării acordului.

(2) Într-un astfel de caz, aderarea la acord a respectivului stat membru al Uniunii Europene are loc prin depunerea unui instrument de aderare la secretarul general al Consiliului Uniunii Europene, care notifică Qatar în legătură cu depunerea instrumentului de aderare și cu data depunerii acestuia. Aderarea respectivului stat membru al Uniunii Europene produce efecte începând cu a 30-a zi care urmează datei depunerii instrumentului de aderare.

(3) Articolul 24 alineatele (1), (2), (3) și (7) din prezentul acord se aplică *mutatis mutandis* acordurilor și înțelegerilor existente care sunt în vigoare în momentul aderării la acord a unui stat membru al UE.

ARTICOLUL 27

Denunțare

Oricare dintre părți poate, în orice moment, să înainteze celeilalte părți, pe căi diplomatice, o notificare scrisă cu privire la decizia sa de a denunța prezentul acord. Notificarea este transmisă simultan la OACI și la Secretariatul ONU. Prezentul acord încetează la ora 00:00 GMT la finalul sezonului de trafic al Asociației Internaționale de Transport Aerian (IATA) aflat în curs la un (1) an de la data preavizului scris de denunțare, cu excepția cazului în care preavizul este retras prin acordul părților înainte de încheierea acestei perioade.

ARTICOLUL 28

Înregistrarea acordului

Prezentul acord și toate amendamentele sale se înregistrează la OACI, în conformitate cu articolul 83 din convenție, și la Secretariatul ONU, în conformitate cu articolul 102 din Carta ONU.

ARTICOLUL 29

Intrarea în vigoare, aplicarea provizorie și depozitarul

(1) Prezentul acord intră în vigoare în prima zi a celei de a doua luni care urmează lunii în care părțile și-au notificat reciproc finalizarea procedurilor legale aplicabile, necesare în acest scop.

(2) În sensul alineatului (1), Qatarul notifică Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene, iar Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene notifică Qatarul prin intermediul canalelor diplomatice.

(3) În pofida dispozițiilor alineatului (1) de la prezentul articol, părțile aplică prezentul acord cu titlu provizoriu, în conformitate cu procedurile lor interne și/sau legislația lor națională, după caz, de la data semnării prezentului acord.

(4) Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene este depozitarul prezentului acord.

DREPT PENTRU CARE, subsemnații, autorizați în mod corespunzător, semnează prezentul acord.

Încheiat la [...], în data de [...] a anului [...], în dublu exemplar, în limbile bulgară, croată, cehă, daneză, engleză, estonă, finlandeză, franceză, germană, greacă, maghiară, irlandeză, italiană, letonă, lituaniană, malteză, neerlandeză, polonă, portugheză, română, slovacă, slovenă, spaniolă, suedeză și arabă, fiecare text fiind în egală măsură autentic. În eventualitatea unei divergențe între versiunile lingvistice, comitetul mixt decide cu privire la limba textului care va fi utilizat.

Pentru Statul Qatar

Pentru Uniunea Europeană

Pentru Regatul Belgiei,

Pentru Republica Bulgaria,

Pentru Republica Cehă,

Pentru Regatul Danemarcei,

Pentru Republica Federală
Germania,

Pentru Republica Estonia,

Pentru Irlanda,

Pentru Republica Elenă,

Pentru Regatul Spaniei,

Pentru Republica Franceză,

Pentru Republica Croația,

Pentru Republica Italiană,

Pentru Republica Cipru,

Pentru Republica Letonia,

Pentru Republica Lituania,

Pentru Marele Ducat al
Luxemburgului,

Pentru Ungaria,

Pentru Malta,

Pentru Regatul Țărilor de Jos,

Pentru Republica Austria,

Pentru Republica Polonă,

Pentru Republica Portugheză,

Pentru România,

Pentru Republica Slovenia,

Pentru Republica Slovacă,

Pentru Republica Finlanda,

Pentru Regatul Suediei,

ANEXA 1

DISPOZIȚII TRANZITORII

1. În pofida dispozițiilor articolului 2 alineatul (2) din prezentul acord, exercitarea drepturilor de trafic aferente celei de a treia și celei de a patra libertăți pentru servicii de transport aerian de pasageri, de pasageri și mărfuri în combinație și exclusiv de mărfuri, precum și a drepturilor de trafic aferente celei de a cincea libertăți pentru serviciile de transport aerian exclusiv de mărfuri pe rutele specificate face obiectul dispozițiilor tranzitorii din prezenta anexă.

2. Drepturile de trafic aferente celei de a treia și celei de a patra libertăți între puncte din Qatar și puncte din Belgia, Germania, Franța, Italia și Țările de Jos se liberalizează treptat, în conformitate cu punctele 4-8 de mai jos.

3. Drepturile de trafic aferente celei de a cincea libertăți pentru serviciile de transport aerian exclusiv de mărfuri cresc treptat în conformitate cu punctul 9 de mai jos, pentru a ajunge la nivelul convenit de șapte (7) frecvențe săptămânale la sfârșitul perioadei de tranziție.

4. Pentru serviciile către/dinspre statele membre ale UE menționate la punctul 2, transportatorii aerieni ai părților au dreptul, de la data semnării prezentului acord, să exercite drepturi de trafic aferente celei de a treia și celei de a patra libertăți în conformitate cu frecvențele săptămânale convenite menționate ca „referință” în tabelele de la punctele 7 și 8, și rutele aferente acestora.

5. Drepturile de frecvență pentru serviciile către/dinspre statele membre ale UE menționate la punctul 2 fac obiectul nivelurilor prevăzute în tabelele de la punctele 7 și 8 de mai jos. „Nivelul 1” intră în vigoare în prima zi a sezonului de iarnă 2020/2021 al IATA, iar nivelurile următoare („nivelurile 2-5”) în prima zi respectivă a sezoanelor de iarnă 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 și 2024/2025 ale IATA.

6. Începând cu prima zi a sezonului de iarnă 2024/2025 al IATA („nivelul 5”), transportatorii aerieni ai fiecărei părți au dreptul de a exercita drepturile de trafic aferente celei de a treia și celei de a patra libertăți acordate la articolul 2 alineatul (2) litera (c) din prezentul acord, fără limite aplicate rutelor, capacității și/sau frecvenței între puncte din Qatar și puncte din toate statele membre ale UE.

7. În cazul serviciilor de transport aerian de pasageri și de pasageri și mărfuri în combinație aferente celei de a treia și celei de a patra libertăți, transportatorii aerieni ai părților au dreptul de a opera următorul număr de frecvențe săptămânale:

a. Între puncte din Qatar și puncte din Belgia și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele	14	19	24	29	34	Nerestricționat

b. Între puncte din Qatar și puncte din Franța și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele din Qatar și Paris	21	24	27	30	33	Nerestricționat
Către/dinspre toate punctele din Qatar și Nisa	7	10	14	17	21	Nerestricționat
Către/dinspre toate punctele din Qatar și Lyon	7	10	14	17	21	Nerestricționat
Către/dinspre fiecare dintre toate celelalte puncte	7	10	14	17	21	Nerestricționat

c. Între puncte din Qatar și puncte din Germania și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele din Qatar și Frankfurt	14	18	21	24	28	Nerestricționat
Către/dinspre toate punctele din Qatar și München	14	18	21	24	28	Nerestricționat
Către/dinspre fiecare dintre toate celelalte puncte	7	11	14	17	21	Nerestricționat

d. Între puncte din Qatar și puncte din Italia și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
-------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

Către/dinspre toate punctele	81	84	84	89	92	Nerestricționat
------------------------------	----	----	----	----	----	-----------------

e. Între puncte din Qatar și puncte din Țările de Jos și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele din Qatar și Amsterdam	10	12	14	14	17	Nerestricționat
Către/dinspre fiecare dintre toate celelalte puncte	7	7	14	17	21	Nerestricționat

8. În cazul serviciilor de transport aerian exclusiv de mărfuri aferente celei de a treia și celei de a patra libertăți, transportatorii aerieni ai părților au dreptul de a opera următorul număr de frecvențe săptămânale:

a. Între puncte din Qatar și puncte din Belgia și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele	35	39	42	45	49	Nerestricționat

b. Între puncte din Qatar și puncte din Franța și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele	7	10	14	17	21	Nerestricționat

c. Între puncte din Qatar și puncte din Germania și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele	10	14	14	17	21	Nerestricționat

d. Între puncte din Qatar și puncte din Italia și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele	19	21	21	24	28	Nerestricționat

e. Între puncte din Qatar și puncte din Țările de Jos și invers

Rute	Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4	Nivelul 5
Către/dinspre toate punctele	10	14	14	17	21	Nerestricționat

9. În cazul serviciilor de transport aerian exclusiv de mărfuri aferente celei de a cincea libertăți, transportatorii aerieni ai părților au dreptul, de la data semnării prezentului acord, de a opera drepturile specificate la articolul 2 alineatul (2) litera (c) din prezentul acord cu trei (3) frecvențe săptămânale („referință”) între fiecare stat membru al UE și Qatar. Aceste drepturi de frecvență trebuie să facă obiectul nivelurilor prevăzute în tabelul de mai jos, pentru a ajunge la un număr final al drepturilor de frecvență de șapte (7) frecvențe săptămânale în total. „Nivelul 1” intră în vigoare în prima zi a sezonului de iarnă 2020/2021 al IATA, iar nivelurile următoare („nivelurile 2-4”) în prima zi respectivă a sezoanelor de iarnă 2021/2022, 2022/2023 și 2023/2024 ale IATA.

Referință	Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3	Nivelul 4
3	4	5	6	7

10. În conformitate cu articolul 24 alineatul (2) din prezentul acord, în cazul în care drepturile de trafic aferente celei de a cincea libertăți acordate pentru servicii de transport aerian exclusiv de mărfuri înainte de semnarea acordului au o acoperire geografică diferită de cea prevăzută la articolul 2 alineatul (2) litera (c) din prezentul acord, acoperirea geografică respectivă poate fi utilizată în continuare în locul acoperirii geografice prevăzute la articolul 2 alineatul (2) litera (c) din prezentul acord pentru acele drepturi de frecvență acordate anterior semnării prezentului acord.

ANEXA 2

APLICABILITATEA GEOGRAFICĂ A DREPTURILOR DE TRAFIC AFERENTE CELEI DE A CINCEA LIBERTĂȚI PENTRU SERVICIILE DE TRANSPORT AERIAN EXCLUSIV DE MĂRFURI

SECȚIUNEA 1

Sfera geografică pentru aplicarea articolului 2 alineatul (2) litera (c) punctul (i) subpunctul (B) din prezentul acord cuprinde continentele America de Nord și America de Sud în totalitatea lor și insulele adiacente acestora, precum și Bermuda, o parte a insulelor Mării Caraibilor și Insulele Hawaii (inclusiv Midway și Palmyra). La momentul semnării acordului, aceasta include:

America de Nord

Canada, Statele Unite ale Americii, Mexic

Insulele Caraibe și Bermuda

Anguilla, Antigua și Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermuda, Insulele Cayman, Cuba, Dominica, Republica Dominicană, Grenada, Haiti, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts și Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent și Grenadinele, Trinidad și Tobago, Insulele Turks și Caicos, Insulele Virgine (Britanice)

America Centrală

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

America de Sud

Argentina, Bolivia, Brazilia, Chile, Columbia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela.

SECȚIUNEA 2

Sfera geografică pentru aplicarea articolului 2 alineatul (2) litera (c) punctul (ii) subpunctul (B) din prezentul acord cuprinde întreaga parte a continentului asiatic care se întinde la est de Iran, incluzând Iran și insulele adiacente acestuia, Australia, Noua Zeelandă și insulele adiacente acesteia, precum și unele insule din Oceanul Pacific. La momentul semnării acordului, aceasta include:

Asia de Sud

Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India (inclusiv insulele Andaman), Maldive, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Asia Centrală

Kazahstan, Kârgâzstan, Mongolia, Rusia, Tadjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

Asia de Est

China, RAS Hong Kong, Japonia, Coreea de Nord, Coreea de Sud, RAS Macao, Taiwan

Asia de Sud-Est

Brunei Darussalam, Cambodgia, Indonezia, Laos, Malaysia, Myanmar/Burma, Papua-Noua Guinee, Filipine, Singapore, Thailanda, Vietnam

Regiunea Asia-Pacific

Samoa americană, Australia, insula Christmas, insulele Cocos (Keeling), insulele Cook, Fiji, Guam, Kiribati, insulele Marshall, Micronezia, Nauru, Noua Zeelandă, Niue, insula Norfolk, Insulele Mariane de Nord, Palau, Samoa, insulele Solomon, Tonga, Tuvalu, insulele Vanuatu.