



Съвет на
Европейския съюз

Брюксел, 25 май 2021 г.
(OR. en)

7744/21

Междуинституционално досие:
2021/0083 (NLE)

AVIATION 76
RELEX 298
OC 14

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: Споразумение за въздушен транспорт между Европейския съюз и неговите държави членки, от една страна, и Държавата Катар, от друга страна

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

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРЕАМБЮЛ

ЧЛЕН 1: Определения

ДЯЛ I: ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 2: Предоставяне на права

ЧЛЕН 3: Експлоатационно разрешение

ЧЛЕН 4: Отказ, отнемане, спиране на действието и ограничаване на разрешение

ЧЛЕН 5: Либерализиране на собствеността и контрола

ЧЛЕН 6: Спазване на законовите и подзаконовите актове

ЧЛЕН 7: Лоялна конкуренция

ЧЛЕН 8: Търговски възможности

ЧЛЕН 9: Мита

ЧЛЕН 10: Потребителски такси

ЧЛЕН 11: Тарифи и такси

ЧЛЕН 12: Статистика

ДЯЛ II: РЕГУЛАТОРНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

ЧЛЕН 13: Безопасност на въздухоплаването

ЧЛЕН 14: Сигурност на въздухоплаването

ЧЛЕН 15: Управление на въздушното движение

ЧЛЕН 16: Околна среда

ЧЛЕН 17: Отговорност на въздушните превозвачи

ЧЛЕН 18: Защита на потребителите

ЧЛЕН 19: Компютризирани системи за резервация

ЧЛЕН 20: Социални аспекти

ДЯЛ III: ИНСТИТУЦИОНАЛНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 21: Тълкуване и прилагане

ЧЛЕН 22: Съвместен комитет

ЧЛЕН 23: Уреждане на спорове и арбитраж

ЧЛЕН 24: Връзка с други споразумения

ЧЛЕН 25: Изменения

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

ЧЛЕН 27: Прекратяване

ЧЛЕН 28: Регистрация на споразумението

ЧЛЕН 29: Влизане в сила, временно прилагане и депозитар

ЧЛЕН 30: Автентични текстове

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: Преходни разпоредби

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

КРАЛСТВО БЕЛГИЯ,

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ,

ЧЕШКАТА РЕПУБЛИКА,

КРАЛСТВО ДАНИЯ,

ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,

РЕПУБЛИКА ЕСТОНИЯ,

ИРЛАНДИЯ,

РЕПУБЛИКА ГЪРЦИЯ,

КРАЛСТВО ИСПАНИЯ,

ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА ХЪРВАТИЯ,

ИТАЛИАНСКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА КИПЪР,

РЕПУБЛИКА ЛАТВИЯ,

РЕПУБЛИКА ЛИТВА,

ВЕЛИКОТО ХЕРЦОГСТВО ЛЮКСЕМБУРГ,

УНГАРИЯ,

РЕПУБЛИКА МАЛТА,

КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ,

РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ,

РЕПУБЛИКА ПОЛША,

ПОРТУГАЛСКАТА РЕПУБЛИКА,

РУМЪНИЯ,

РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,

СЛОВАШКАТА РЕПУБЛИКА,

РЕПУБЛИКА ФИНЛАНДИЯ,

КРАЛСТВО ШВЕЦИЯ,

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

ЕВРОПЕЙСКИЯТ СЪЮЗ, наричан по-долу „Съюза“,

от една страна, и

ДЪРЖАВАТА КАТАР, наричана по-долу „Катар“,

от друга страна,

наричани заедно по-долу „страните“,

Държавите — членки на ЕС, и Катар, като страни по Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., съвместно със Съюза,

КАТО ЖЕЛАЯТ да поощрят своите интереси по отношение на въздушния транспорт като средство за принос към по-тесни политически и икономически отношения между страните,

КАТО ОТЧИТАТ значението на ефикасните въздушнотранспортни връзки за насърчаване на търговията, туризма, инвестициите и икономическото и социалното развитие,

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

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

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

РЕШЕНИ да увеличат максимално потенциалните ползи от регулаторното сътрудничество,

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

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

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

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

КАТО ПОТВЪРЖДАВАТ необходимостта от спешни действия за справяне с изменението на климата и от постоянно сътрудничество за намаляване на емисиите на парникови газове в сектора на въздухоплаването по начин, съответстващ на техните международни задължения по въпроса, включително и тези, посочени в инструментите на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО),

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

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

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

КАТО ЖЕЛАЯТ да сключат споразумение за въздушен транспорт в допълнение към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

ЧЛЕН 1

Определения

За целите на настоящото споразумение, освен ако не е предвидено друго, се прилагат следните определения:

- 1) „споразумение“ означава настоящото споразумение, всички приложения към него и всички изменения в тях;
- 2) „въздушен транспорт“ означава превоз с въздухоплавателно средство на пътници, багажи, товари и поща, поотделно или заедно, предлаган на обществеността срещу възнаграждение или под наем, който включва редовни и нередовни (чартърни) въздухоплавателни услуги;
- 3) „определяне на националната принадлежност“ означава установяване, че въздушен превозвач, желаещ да предоставя въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, отговаря на изискванията, установени в член 3 във връзка с неговата собственост, действителен контрол и основно място на стопанска дейност;
- 4) „компетентни органи“ означава държавните агенции или ведомства, които отговарят за административните функции по настоящото споразумение;
- 5) „компютризирана система за резервации“ или „КСР“ означава компютризирана система, съдържаща, наред с другото, информация за разписания, свободни места и тарифи на повече от един въздушен превозвач, със или без механизми за правене на резервации или издаване на билети, доколкото всички или някои от посочените услуги се предоставят на абонати. Приема се, че това включва „глобалните системи за дистрибуция“ (GDS), доколкото те съдържат продукти на въздушния транспорт;

- 6) „Конвенция“ означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., и включва:
- а) всяко изменение, което е влязло в сила съгласно член 94, буква а) от Конвенцията и е ратифицирано както от Катар, така и от държавата — членка на ЕС, или държавите — членки на ЕС, в зависимост от разглеждания въпрос; както и
 - б) всяко приложение към нея или всяко изменение на приложение, прието съгласно член 90 от Конвенцията, доколкото съответното приложение или изменение е в сила в даден момент както за Катар, така и за държавата — членка на ЕС, или държавите — членки на ЕС, в зависимост от разглеждания въпрос;
- 7) „дискриминация“ означава разграничаване от какъвто и да е вид без обективна обосновка;
- 8) „Договори на ЕС“ означава Договора за Европейския съюз и Договора за функционирането на Европейския съюз;
- 9) „тарифи“ означава цените, заплащани на въздушните превозвачи, на техните представители или на други продавачи на билети за въздушния превоз на пътници (включително за всеки друг вид транспорт във връзка с това), както и условията, при които тези цени са приложими, включително възнаграждението и условията, предлагани за посредничество и други допълнителни услуги;

- 10) „определяне на пригодността“ означава установяване, че въздушен превозвач, желаещ да предоставя въздухоплавателни услуги съгласно настоящото споразумение, има достатъчен финансов капацитет и адекватен управленски опит, за да извършва такива услуги, и че е готов да спазва законовите и подзаконовите разпоредби и изискванията, които уреждат извършването на такива услуги;
- 11) „пълна себестойност“ означава разходите по предоставяне на услугата плюс разумна добавка за административните разходи;
- 12) „международен въздушен транспорт“ означава въздушен превоз, който преминава през въздушното пространство над територията на повече от една държава;
- 13) „основно място на стопанска дейност“ означава мястото на централата или седалището на въздушен превозвач на територията на страната, в която се упражняват основните финансови функции и оперативен контрол на въздушния превозвач, включително управлението на поддържането на летателната годност;
- 14) „такси“ означава цените, заплащани за въздушния превоз на товари (включително за всеки друг вид транспорт във връзка с това), както и условията, при които тези цени са приложими, включително възнаграждението и условията, предлагани за посредничество и други допълнителни услуги;

- 15) „самообслужване“ означава ситуация, при която ползвател на летището пряко предоставя на себе си една или повече категории наземно обслужване и не сключва договор от какъвто и да е вид с трета страна за предоставянето на такива услуги. За целите на това определение ползвателите на летището не се считат помежду си за трети страни, когато:
- а) един от тях притежава мажоритарен дял в друг, или
 - б) една самостоятелна структура притежава мажоритарен дял във всеки от тях;
- 16) „сериозни смущения в икономиката“ означава извънредна, временна (краткосрочна или дългосрочна) и значителна криза, която засяга цялата икономика на държава — членка на ЕС, или на Катар, а не конкретен регион или икономически сектор;
- 17) „спиране с нетърговска цел“ означава кацане с всякаква цел, различна от тази за качване или сваляне на пътници, багажи, товари и/или поща при въздушния транспорт;
- 18) „субсидия“ означава всяко финансово съдействие, оказано от правителството или друг публичен орган на каквото и да е равнище, включително:
- а) прякото прехвърляне на средства и потенциалното пряко прехвърляне на средства или пасиви;
 - б) опрощаването или несъбирането на изискуеми приходи;

- в) предоставянето на стоки или услуги, които не са част от общата инфраструктура, или купуването на стоки или услуги; или
- г) извършването на плащания към механизъм за финансиране или възлагането или разпореждането на частен субект да изпълнява една или повече от функциите, посочени в букви а), б) и в), които обикновено се упражняват от правителството или друг публичен орган и практиката не се отличава по същество от практиките, прилагани обикновено от правителствата,

което е ограничено, *de jure* или *de facto*, до някои въздушни превозвачи и носи облага за един или няколко въздушни превозвачи. Не се счита, че финансовата намеса на правителство или друг публичен орган представлява облага, ако частен пазарен участник, воден от търговски съображения, би осъществил същата финансова намеса;

- 19) „територия“ за Катар има значението, определено в член 2 от Конвенцията; за Съюза и държавите — членки на ЕС то означава сухоземната територия, вътрешните води и териториалните морета на държавите — членки на ЕС, към които се прилагат Договорите на ЕС, при условията, определени в тях, както и въздушното пространство над тях;
- 20) „потребителска такса“ означава таксата, наложена на въздушните превозвачи за предоставяне на летищни или аеронавигационни съоръжения и услуги, за летищни съоръжения и услуги, свързани с околната среда или с осигуряване на сигурността на въздухоплаването, включително свързаните с това услуги и съоръжения.

ДЯЛ I

ИКОНОМИЧЕСКИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 2

Предоставяне на права

Разписание на маршрутите

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

а) за въздушни превозвачи на Катар:

която и да е точка в Катар — която и да е междинна точка — която и да е точка в Съюза — която и да е точка извън тези територии;

б) за въздушните превозвачи на Съюза:

която и да е точка в Съюза — която и да е междинна точка — която и да е точка в Катар — която и да е точка извън тези територии.

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

- „която и да е точка“ означава една или повече точки;
- „която и да е точка в Съюза“ означава една или повече точки в една и съща държава — членка на ЕС или в различни държави — членки на ЕС, отделно или в комбинация, в какъвто и да било ред.

Права на въздушно движение

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

- а) правото да прелита над нейната територия без кацане;
- б) правото да извършва спирания на нейна територия с нетърговска цел;
- в) правото да извършва редовни и нередовни дейности по международен въздушен транспорт за предоставяне на пътнически, комбинирани и изцяло товарни услуги:
 - і) за въздушните превозвачи на Катар — правото да предоставят услуги по международен въздушен транспорт между всяка точка в Катар и всяка точка в Съюза с:
 - А) права на въздушно движение по трета и четвърта свобода без ограничения на маршрутите, капацитета и/или честотата; и

- Б) права на въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги между Съюза и точки извън територията му, посочени в списъка в приложение 2, раздел 1, при условие че упражняването на правата на въздушно движение по пета свобода не надвишава честота от седем полета седмично за всяка държава — членка на ЕС;
- ii) за въздушните превозвачи на Съюза — правото да предоставят услуги по международен въздушен транспорт между всяка точка в Съюза и всяка точка в Катар с:
 - А) права на въздушно движение по трета и четвърта свобода без ограничения на маршрутите, капацитета и/или честотата; и
 - Б) права на въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги между Катар и точки извън територията му, посочени в списъка в приложение 2, раздел 2, при условие че упражняването на правата на въздушно движение по пета свобода не надвишава честота от седем полета седмично за всяка държава — членка на ЕС.

По отношение на упражняването на тези права на въздушно движение се прилагат преходните разпоредби, съдържащи се в приложение 1 към настоящото споразумение.

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

- г) другите права, определени в настоящото споразумение.

Оперативна гъвкавост

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

- а) да извършват полети в едната или в двете посоки;
- б) да комбинират различни полетни номера в една експлоатация на въздухоплавателно средство;
- в) да обслужват междинни точки и точки извън териториите, както и точки на териториите на страните във всякакви комбинации и във всякаква последователност в съответствие с параграф 2;
- г) да пропускат спирания в някоя точка или точки;
- д) да прехвърлят превози от дадено свое въздухоплавателно средство на друго свое въздухоплавателно средство във всяка точка („change of gauge“ — смяна на самолета под един полетен номер);
- е) да правят престои в които и да е точки, независимо дали са във или извън територията на някоя от страните;
- ж) да извършват транзитен превоз през територията на другата страна;
- з) да комбинират превози на едно и също въздухоплавателно средство, независимо къде е началната точка на превоза; и

- и) да обслужват повече от една точка в една и съща държава — членка на ЕС, или в Катар, в рамките на една и съща услуга („co-terminalisation“).

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

- полетите на въздушните превозвачи на Катар обслужват точка в Катар;
- полетите на въздушните превозвачи на Съюза обслужват точка в Съюза.

4. Всяка страна разрешава на всеки въздушен превозвач на другата страна да определя честотата и капацитета на предлагания от него международен въздушен транспорт на базата на търговски съображения, продиктувани от пазара. В съответствие с това право никоя от страните не ограничава едностранно обема на превозите, честотата или периодичността на обслужване, маршрутизацията, отправната точка или местоназначението на превоза или вида/видовете въздухоплавателни средства, експлоатирани от въздушните превозвачи на другата страна, освен по митнически, технически, оперативни, екологични и здравни причини или по причини, свързани с безопасността на управлението на въздушното движение, или ако в настоящото споразумение е предвидено друго.

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

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

- б) Съюза на правото да приемат на борда в Катар пътници, багажи, товари и/или поща, превозвани срещу възнаграждение или при наемане и предназначени за друга точка в Катар.

ЧЛЕН 3

Експлоатационно разрешение

1. При получаване на заявление за издаване на експлоатационно разрешение от въздушен превозвач на една от страните, компетентните органи на другата страна издават съответните експлоатационни и технически разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че:

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

- б) за въздушен превозвач на Съюза:
- i) въздушният превозвач е установен на територията на Съюза съгласно Договорите на ЕС и притежава валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Съюза;
 - ii) действителният регулаторен контрол върху въздушния превозвач се упражнява и поддържа от държавата — членка на ЕС, отговорна за издаването на свидетелството му за авиационен оператор, и компетентният орган е ясно определен; и
 - iii) въздушният превозвач е собственост пряко или чрез собственост върху мажоритарния дял и е действително контролиран от една или повече държави — членки на Европейския съюз, или държави — членки на Европейската асоциация за свободна търговия, или техни граждани;
- в) изискванията на членове 13 и 14 са изпълнени; и
- г) въздушният превозвач отговаря на условията, предвидени в законовите и подзаконовите актове, които обикновено се прилагат за извършването на международен въздушен транспорт от страната, която разглежда заявлението.
2. При издаването на експлоатационни и технически разрешения всяка от страните се отнася към всички превозвачи на другата страна без дискриминация.

3. При получаване на заявление за издаване на експлоатационно разрешение, подадено от въздушен превозвач на една от страните, другата страна признава всяко решение относно годността и/или националната принадлежност, издадено от първата страна за този въздушен превозвач, сякаш то е издадено от собствените ѝ компетентни органи, и не предприема допълнителни проверки по тези въпроси, освен в случаите, предвидени в член 4, параграф 2. За да се избегнат евентуални съмнения, настоящият параграф не обхваща признаването на решения във връзка със сертификати или лицензи за безопасност, договорености за сигурност или застрахователно покритие.

ЧЛЕН 4

Отказ, отнемане, спиране на действието и ограничаване на разрешение

1. Всяка от страните може да откаже, отнеме, спре действието, обвърже с условия или ограничи експлоатационните или техническите разрешения или по друг начин да откаже, спре действието, обвърже с условия или ограничи дейността на въздушен превозвач на другата страна, когато:

а) за въздушните превозвачи на Катар:

- i) основното място на стопанска дейност на въздушния превозвач не е в Катар или той не притежава валиден оперативен лиценз в съответствие със законодателството на Катар;
- ii) действителният регулаторен контрол върху въздушния превозвач не се упражнява или поддържа от Катар; или

- iii) въздушният превозвач не е собственост пряко или чрез собственост на мажоритарния дял или не се контролира действително от Катар и/или от граждани на Катар;
- б) за въздушните превозвачи на Съюза:
- i) въздушният превозвач не е установен на територията на Съюза съгласно Договорите на ЕС или не притежава валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Съюза;
 - ii) държавата — членка на ЕС, отговорна за издаването на свидетелството му за авиационен оператор, не упражнява или не поддържа действителен регулаторен контрол върху въздушния превозвач или компетентният орган не е ясно определен; или
 - iii) въздушният превозвач не е собственост пряко или чрез собственост върху мажоритарния дял или не е действително контролиран от една или повече държави — членки на ЕС, или държави — членки на Европейската асоциация за свободна търговия, или техни граждани ;
- в) въздушният превозвач не изпълнява изискванията на законовите и подзаконовите актове, посочени в член 6, и/или на законовите и подзаконовите актове, които обикновено се прилагат за извършването на международен въздушен транспорт от страната, която разглежда заявлението.

2. Ако някоя от страните има достатъчно основания да смята, че въздушен превозвач на другата страна се намира в някое от посочените в параграф 1 положения, тя може да поиска консултации с другата страна.

3. Такива консултации започват в най-кратки срокове, но не по-късно от 30 дни след получаването на такова искане. Ако в срок от 30 дни или друг договорен срок от началото на такива консултации не бъде постигнато удовлетворително споразумение или не бъдат предприети договорените коригиращи действия, това представлява основание за страната, поискала консултациите, да предприеме действия да откаже, отнеме, спре действието, обвърже с условия или ограничи експлоатационните или техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, за да гарантира спазването на настоящия член.

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

ЧЛЕН 5

Либерализиране на собствеността и контрола

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

ЧЛЕН 6

Спазване на законовите и подзаконовите актове

1. При влизане, пребиваване или напускане на територията на една от страните законовите и подзаконовите актове на тази страна, отнасящи се до достъпа до, дейността на или отпътуването от нейната територия на въздухоплавателни средства, извършващи международен въздушен транспорт, се спазват от въздушните превозвачи на другата страна.
2. При влизане, пребиваване или напускане на територията на една от страните законовите и подзаконовите актове на тази страна, отнасящи се до достъпа до, дейността на или отпътуването от нейната територия на пътници, екипажи, багажи, товари и/или поща във въздухоплавателни средства (включително подзаконовите актове относно влизане, пропускателен режим, имиграция, паспорти, митници и карантина или, когато става дума за поща, подзаконовите актове за пощите), се спазват от самите пътници, екипажи, багажи, товари и/или поща на въздушните превозвачи на другата страна, или от тяхно име.
3. Страните разрешават на съответната си територия на въздушните превозвачи на другата страна да предприемат мерки, за да гарантират, че се превозват само лица, разполагащи с пътните документи, които се изискват за влизане на територията на другата страна или транзитно преминаване през нея.

ЧЛЕН 7

Лоялна конкуренция

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

3. Независимо от параграф 2, буква б), може да се предоставя следното:
- а) подпомагане на въздушни превозвачи, изпаднали в неплатежоспособност или в затруднено положение, ако:
 - і) такова подпомагане е обвързано с изискване за надежден план за реструктуриране на основата на реалистични прогнози, за да се гарантира възвръщането в разумен срок на дългосрочната жизнеспособност на въздушния превозвач в неплатежоспособност или в затруднено положение; и
 - іі) засегнатият въздушен превозвач, неговите инвеститори или акционери дават значителен принос към разходите за реструктурирането;
 - б) временна подкрепа чрез ликвидности за въздушен превозвач в затруднено положение под формата на заеми или гаранции по заеми, ограничена до сумата, необходима единствено за да може съответният въздушен превозвач да продължи стопанската си дейност за времето, необходимо за изготвяне на план за реструктуриране или ликвидация;
 - в) при условие че те са ограничени до минималните суми, необходими за постигане на тяхната цел и че последиците за предоставянето на услуги за въздушен транспорт са сведени до минимум:
 - і) субсидии за отстраняване на щети, причинени от природни бедствия;
 - іі) за Катар — субсидии за преодоляването на сериозни затруднения в икономиката; за ЕС и неговите държави членки — субсидии за преодоляване на сериозни затруднения в икономиката на една или повече държави — членки на ЕС;

г) субсидии за въздушните превозвачи, натоварени с изпълнението на ясно определени задължения за обществена услуга, необходими за удовлетворяване на транспортни нужди от основно значение на населението, които не могат да бъдат удовлетворени само от пазарните сили, стига тези субсидии да са ограничени до разумно възнаграждение за предоставянето на съответните въздухоплавателни услуги.

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

5. По искане на една от страните, другата страна ѝ предоставя в срок от 30 дни (освен ако не е договорено друго) финансовите отчети и всяка друга обичайно налична информация, включително по въпроси от обхвата на параграф 4, която може да бъде разумно позискана от другата страна, за да се провери дали се спазват разпоредбите на настоящия член. Ако тази информация е поверителна от търговска гледна точка, тя се третира поверително от изискващата страна.

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

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

7. Ако една от страните смята, че справедливите и равни възможности за конкуренция на нейните въздушни превозвачи са повлияни неблагоприятно от:

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

тя (наричана по-нататък „действащата страна“) може да пристъпи към действия в съответствие с параграфи 8—10.

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

9. Ако действащата страна и другата страна не успеят да постигнат споразумение по въпроса в срок от 60 дни от започването на консултациите или в друг срок, договорен от страните или от съвместния комитет, действащата страна може да предприеме мерки по отношение на въздушните превозвачи, чието поведение се оспорва или които са извлекли полза от съответната дискриминация, нелоялни практики или субсидии. Действащата страна уведомява писмено другата страна за мерките, които ще предприеме, поне 15 дни преди прилагането им.

10. Мерките, предприемани по силата на параграф 9, са подходящи и пропорционални, като обхватът и продължителността им се ограничават до строго необходимото, с цел смекчаване на вредите за превозвачите на действащата страна и премахване на неоснователното предимство, получено от превозвачите, срещу които са насочени.
11. Всякакви действия и мерки, предприети съгласно параграф 9, не накърняват правото на всяка от страните да използва механизма за уреждане на спорове, предвиден в член 23.
12. Когато по въпроси, попадащи в обхвата на настоящия член, се използва механизмът за уреждане на спорове, предвиден в член 23, сроковете, определени в член 23, параграфи 10, 11 и 12, се съкращават наполовина.
13. Нищо в настоящото споразумение не засяга, ограничава или застрашава по какъвто и да било начин компетенциите или правомощията на органите за защита на конкуренцията на страните или на съдилищата, които осъществяват съдебен контрол върху решенията на тези органи. Никое действие, предприето съгласно параграф 9 от някоя от страните, не накърнява никое евентуално действие или мярка, предприети от тези органи и съдилища, включително тези на действащата страна. Решенията на съдилищата, които осъществяват съдебен контрол върху действията и мерките на посочените компетентни органи, са изключени от механизма за уреждане на спорове, предвиден в член 23.

ЧЛЕН 8

Търговски възможности

Стопанска дейност

1. Страните са съгласни, че пречките пред стопанската дейност на търговските оператори ще възпрепятстват реализирането на ползите, които цели настоящото споразумение. Поради това страните се ангажират да започнат ефективен процес на реципрочна основа за отстраняване на пречките пред стопанската дейност на търговските оператори на двете страни, когато тези пречки могат да възпрепятстват търговските операции, да нарушат конкуренцията, или да засегнат негативно равните възможности за конкуренция.
2. Съвместният комитет, посочен в член 22, разработва процес на сътрудничество във връзка със стопанската дейност и търговските възможности. В съответствие с член 22 всяка от страните може да поиска свикването на заседание на съвместния комитет, на което да се обсъди всеки въпрос, свързан с прилагането на настоящия член.

Представители на въздушните превозвачи

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

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

Наземно обслужване

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

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

Спрямо правата, посочени в букви а) и б) от първа алинея, се прилагат само специфични ограничения, свързани с наличното пространство или капацитета, произтичащи от необходимостта от поддържане на безопасно функциониране на летището. Когато такива ограничения спъват, предотвратяват или правят невъзможно самообслужването и когато няма ефективна конкуренция между доставчиците на наземно обслужване, съответната страна гарантира, че всички такива услуги се предоставят на равна и подходяща основа на всички въздушни превозвачи; цените на такива услуги се определят въз основа на адекватни, обективни, прозрачни и недискриминационни критерии.

Разпределяне на слотове на летищата

6. Всяка от страните гарантира, че нейните разпоредби, насоки и процедури за разпределяне на слотове на летищата на нейна територия, се прилагат прозрачно, ефективно, недискриминационно и своевременно.

Оперативни планове, програми и разписания

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

Продажби, местни разходи и прехвърляне на средства

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

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

10. Всеки въздушен превозвач има право да обменя при поискване местни приходи в свободно конвертируема валута и да превежда такива приходи, по всяко време и по всякакъв начин, от територията на другата страна до държава по свой избор. Обменът на валута и преводите се разрешават в най-кратки срокове и без ограничения или облагане с данъци, по пазарния обменен курс, приложим за текущи операции и превод на валута на датата, на която превозвачът е подал първоначалната заявка за извършване на превода, и не подлежат на други такси, освен обичайните такси, начислявани от банките за такъв обмен на валута и преводи.

Договорености за маркетингово сътрудничество

11. При извършване или предлагане на услуги по настоящото споразумение всеки въздушен превозвач на някоя от страните може да сключва договорености за маркетингово сътрудничество, като споразумения за блок-места или за съвместно използване на кодове с:

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

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

12. При извършване или предлагане на услуги по настоящото споразумение всеки въздушен превозвач на някоя от страните може да сключва договорености за маркетингово сътрудничество, като споразумения за блок-места или за съвместно използване на кодове с превозвач, който предлага услуги в сектора на вътрешните услуги, при условие, че i) става дума за част от международен маршрут и ii) договореностите отговарят на изискванията, които обикновено се прилагат към подобни договорености. За целите на настоящия параграф „сектор на вътрешните услуги“ означава маршрут на територията на държава — членка на ЕС, когато осъществяващият услугата превозвач е превозвач на Съюза, а когато осъществяващият услугата превозвач е превозвач от Катар — маршрут на територията на Катар.

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

Интермодални услуги

14. Във връзка с превоза на пътници, доставчиците на наземен превоз не могат да бъдат подчинени на законовите и подзаконовите актове, уреждащи въздушния превоз, единствено на основание, че такъв наземен превоз се предлага от въздушен превозвач от негово собствено име.

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

Франчайз и запазена марка

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

Лизинг

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

- а) използват въздухоплавателни средства, взети на лизинг без екипаж от който и да е лизингодател;
- б) използват въздухоплавателни средства, взети на лизинг с екипаж от други въздушни превозвачи на същата страна, от която е лизингополучателят;
- в) използват въздухоплавателни средства, взети на лизинг с екипаж от въздушни превозвачи на държава, различна от страната на лизингополучателя, при условие че лизингът е оправдан въз основа на извънредни нужди, нужди, свързани със сезонния капацитет, или оперативни затруднения на лизингополучателя и продължителността на лизинга не надхвърля срока, който е строго необходим за удовлетворяване на посочените нужди или преодоляване на посочените затруднения.

Засегнатите страни могат да изискват лизинговите договорености да бъдат одобрявани от техните компетентни органи с цел да се удостовери съответствието с условията, предвидени в настоящия параграф, и с приложимите изисквания за безопасност и сигурност. Когато някоя от страните изисква такова одобрение обаче, тя полага усилия да ускори процедурите за одобрение и да сведе до минимум административната тежест за съответните въздушни превозвачи. За да се избегнат евентуални съмнения, настоящия параграф не засяга законовите и подзаконовите разпоредби на никоя от страните относно лизинга на въздухоплавателни средства от въздушни превозвачи на тази страна.

ЧЛЕН 9

Мита

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

а) се налагат от националните или местните органи или от Съюза; и

б) не се основават на стойността на предоставените услуги.

2. С изключение на таксите, налагани на базата на цената на предоставена услуга, от данъците, налозите, митата, тарифите и таксите по параграф 1 се освобождават на реципрочна основа:

а) безмитните стоки и провизии на въздухоплавателно средство, въведени или доставени на територията на една от страните и взети на борда в разумни количества, за ползване на борда на напускащо тази територия въздухоплавателно средство на въздушен превозвач на другата страна, извършващо международен въздушен превоз, дори ако такива безмитни стоки и провизии са предназначени за използване по време на част от пътуването, изпълнявана над тази територия;

б) наземното оборудване и резервните части (включително двигатели), въведени на територията на една от страните с цел обслужване, поддръжка или ремонт на въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата страна, използвани за международен въздушен транспорт;

в) горивото, смазочните материали и консумативите за техническо обслужване, въведени в или доставени на територията на някоя от страните за използване във въздухоплавателно средство на въздушен превозвач на другата страна, което извършва международен въздушен транспорт, дори ако тези консумативи са предназначени за използване по време на част от пътуването, изпълнявана над тази територия;

г) печатни материали, съгласно предвиденото в митническото законодателство на всяка от страните, въведени в или доставени на територията на едната страна и взети на борда за използване на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на въздушен превозвач на другата страна, които извършват международни въздушни превози, дори ако такива материали са предназначени за използване през част от пътуването, изпълнявана над тази територия; както и

д) оборудване, свързано с безопасността и сигурността, което е предназначено за използване на летища или товарни терминали.

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

4. Обичайното бордово оборудване, както и материалите, запасите и резервните части, посочени в параграфи 1 и 2, обичайно държани на борда на въздухоплавателно средство, използвано от въздушен превозвач на една от страните, могат да бъдат разтоварвани на територията на другата страна само с одобрението на митническите органи на тази страна и по отношение на тях може да се прилага изискване да бъдат съхранявани под надзора или контрола на тези органи до момента, в който не бъдат реекспортирани или с тях не бъде извършено разпореждане по друг начин съгласно предвиденото в митническата уредба.

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

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

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

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

9. Настоящото споразумение не засяга разпоредбите на съответните действащи конвенции между някоя от държавите — членки на ЕС, и Катар за избягване на двойното данъчно облагане на доходите и капиталите.

ЧЛЕН 10

Потребителски такси

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

2. Всяка от страните гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат налагани от нейните компетентни органи или ведомства, отговарящи за налагането на такси, на въздушните превозвачи на другата страна за използването на летищни съоръжения и услуги, на съоръжения и услуги за гарантиране на сигурността на въздухоплаването и на свързани с тях услуги и съоръжения, с изключение на таксите, начислявани за услугите, описани в член 8, параграф 5, не са несправедливо дискриминационни и се разпределят безпристрастно между категориите потребители. Такива потребителски такси отразяват, но не превишават, пълния разход, поеман от налагащите такси компетентни органи или ведомства, за предоставянето на подходящи летищни съоръжения и услуги и на съоръжения и услуги за гарантиране на сигурността на въздухоплаването на летището или летищата, за които се прилага обща система за определяне на таксите. Тези потребителски такси могат да включват разумна възвръщаемост на активите след амортизационните отчисления. Съоръженията и услугите, за които се налагат потребителски такси, се предоставят на принципа на ефикасността и икономичността. Във всеки случай такива такси се прилагат за въздушните превозвачи на другата страна при условия, които не са по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на който и да било друг въздушен превозвач по време на прилагането на таксите.

3. Всяка страна задължава компетентните органи или ведомства, налагащи таксите на нейна територия, и въздушните превозвачи, които използват услугите и съоръженията, да провеждат консултации и да обменят такава информация, която да позволява прецизна преценка за разумното равнище на таксите в съответствие с принципите, посочени в параграфи 1 и 2. Компетентните органи или ведомства, налагащи таксите, уведомяват в разумен срок потребителите за всяко предложение за промени на потребителските такси, за да дадат възможност на потребителите да изразят своите становища и да представят коментари преди извършването на каквито и да било промени.

ЧЛЕН 11

Тарифи и такси

1. Страните разрешават тарифите и таксите да се определят свободно от въздушните превозвачи на страните въз основа на свободна и лоялна конкуренция.
2. Всяка от страните може да изисква на недискриминационна основа въздушните превозвачи на двете страни да уведомяват нейните компетентни органи, в опростен вид и само за сведение, за предлаганите от тях тарифи и такси за услуги с произход от нейна територия. Подобно уведомяване не може да се изисква от превозвача по-рано от деня на въвеждането на дадена тарифа или такса.

ЧЛЕН 12

Статистика

1. Страните си сътрудничат в рамките на съвместния комитет за улесняване на обмена на статистическа информация, свързана с въздушния транспорт по настоящото споразумение.
2. При поискване всяка от страните предоставя на другата страна наличните неупорядочени и нечувствителни от търговска гледна точка статистически данни във връзка с въздушния транспорт съгласно настоящото споразумение, както е предвидено в съответните законови и подзаконови актове на страните, на недискриминационна основа и в разумни рамки.

ДЯЛ II

РЕГУЛАТОРНО СЪТРУДНИЧЕСТВО

ЧЛЕН 13

Безопасност на въздухоплаването

1. Страните потвърждават значението на тясното сътрудничество в областта на безопасността на въздухоплаването. В този контекст страните по целесъобразност задълбочават сътрудничеството си във връзка с разследването на произшествия, регулаторното развитие, обмена на информация за безопасността, евентуалното участие в надзорните дейности на другата страна или провеждането на съвместни надзорни дейности, както и разработването на съвместни проекти и инициативи.
2. Сертификати за летателна годност, свидетелства за правоспособност и лицензи, издадени или признати за валидни от една от страните и все още в сила, се признават за валидни от другата страна и нейните въздухоплавателни органи за целите на извършването на въздухоплавателни услуги, при условие че тези сертификати или лицензи са издадени или признати за валидни по силата на и при спазване най-малко на съответните международни стандарти и препоръчителни практики и процедури за аеронавигационно обслужване, установени съгласно Конвенцията.

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

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

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

Ако другата страна не предприеме подходящи коригиращи действия в разумен срок, това представлява основание за отправилата искането страна да откаже, отнеме, спре действието, обвърже с условия или ограничи експлоатационните или техническите разрешения или по друг начин да откаже, отнеме, спре действието, обвърже с условия или ограничи дейността на въздушен превозвач, върху който другата страна упражнява надзор на безопасността.

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

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

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

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

ЧЛЕН 14

Сигурност на въздухоплаването

1. Страните подчертават своя ангажимент за постигане на най-високи равнища на стандартите за сигурност на въздухоплаването и по целесъобразност могат да разширят диалога и сътрудничеството си в тази област.
2. Страните потвърждават още веднъж своите взаимни задължения да гарантират сигурността на гражданското въздухоплаване срещу актове на незаконна намеса, и по-специално задълженията по Конвенцията, Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., Протокола за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., и Конвенцията за маркиране на пластичните взривни вещества с цел тяхното откриване, подписана в Монреал на 1 март 1991 г., предвид това, че страните са страни по тези конвенции, както и всички други конвенции и протоколи, свързани със сигурността на гражданското въздухоплаване, по които и двете страни са страни.
3. При поискване страните си оказват взаимно цялото необходимо съдействие за отстраняване на всяка заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване, включително предотвратяването на действия за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства и други незаконни действия срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипаж, летищата и аеронавигационните съоръжения, както и всяка друга заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване.

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

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

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

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

8. В случай че възникне инцидент или опасност от инцидент, изразяващ се в незаконно завладяване на гражданско въздухоплавателно средство или други незаконни действия срещу безопасността на въздухоплавателно средство, пътници, екипаж, летища или аеронавигационни съоръжения, страните си сътрудничат, като улесняват комуникациите и предприемат други целесъобразни мерки, предназначени за бързото и безопасно отстраняване на този инцидент или на тази опасност.

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

10. Ако една от страните има достатъчно основания да смята, че другата страна се е отклонила от разпоредбите на настоящия член, тя може да поиска незабавни консултации с другата страна. Тези консултации започват в срок от 30 дни от датата на получаване на искането или в по-дълъг срок, ако такъв бъде договорен. Ако в срок от 30 дни от началната дата на такива консултации или по-дълъг договорен срок, не бъде постигнато удовлетворително споразумение, това представлява основание за страната, поискала консултациите, да предприеме действия за отказ, отнемане, спиране на действието, обвързване с условия или ограничаване на експлоатационните и техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, за да гарантира спазването на разпоредбите на настоящия член. Всяка от страните може да предприема незабавни временни действия, ако извънредна ситуация изисква това, или за предотвратяване на по-нататъшно неспазване на разпоредбите на настоящия член.

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

ЧЛЕН 15

Управление на въздушното движение

1. Страните си сътрудничат по регулаторни въпроси, засягащи аеронавигационното обслужване, включително надзора върху това обслужване. Те разглеждат всички въпроси на политиката, свързани с осъществяването на управлението на въздушното движение, с цел оптимизиране на цялостната ефикасност на полетите, намаляване на разходите, свеждане до минимум на въздействието върху околната среда и повишаване на безопасността и капацитета на системите.
2. Страните насърчават компетентните си органи и доставчиците на аеронавигационно обслужване да си сътрудничат по въпросите на оперативната съвместимост за по-нататъшно интегриране на системите на двете страни, когато е възможно, за намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда и обмен на информация, когато е целесъобразно.
3. Страните насърчават сътрудничеството между своите доставчици на аеронавигационно обслужване за обмен на полетни данни и координиране на потоците на въздушно движение за оптимизиране на ефикасността на полетите с цел подобряване на използването на ресурсите и постигане на предвидимост, точност и непрекъснатост на услугите.
4. Страните се договарят да си сътрудничат по програми за модернизиране, включително за разработване, внедряване и най-добри практики за икономическа ефективност, за управление на въздушното движение и за относими аспекти, отнасящи се до летищата, и да насърчават участието на разменни начала във валидирането и демонстрационните дейности.

ЧЛЕН 16

Околна среда

1. Страните подкрепят необходимостта от опазване на околната среда, като насърчават устойчивото развитие на въздухоплаването. Страните възнамеряват да полагат съвместни усилия за определяне на проблемите, свързани с въздействието на въздухоплаването върху околната среда.
2. Страните признават значимостта на съвместната работа за установяване и намаляване до минимум на въздействието на въздухоплаването върху околната среда по начин, съответстващ на целите на настоящото споразумение.
3. Страните признават значението на борбата с изменението на климата, а оттам — и на ограничаването или намаляването на емисиите на парникови газове (ПГ), свързани с вътрешния и международния въздушен транспорт. Те се договарят да си сътрудничат по тези въпроси с оглед разработване и прилагане на инструменти, включително правила за прилагане за разработването на Схемата за компенсиране и намаляване на въглеродните емисии в международното въздухоплаване (CORSIA) и всеки друг аспект от особено значение за борбата с проблемите с емисиите на ПГ в сектора на въздухоплаването.
4. Страните поемат ангажимент да обменят информация и да провеждат редовен диалог между експерти с цел подобряване на сътрудничеството във връзка с въздействието на въздухоплаването върху околната среда, включително:
 - а) във връзка с научноизследователската и развойната дейност за екологично чисти авиационни технологии;

- б) относно нововъведенията в управлението на въздушното движение с цел намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда;
- в) във връзка с научноизследователската и развойната дейност за устойчиви алтернативни авиационни горива;
- г) по въпроси, свързани с въздействието на въздухоплаването върху околната среда и намаляване на емисиите от въздухоплаването, свързани с изменението на климата; както и
- д) ограничаване и контрол на шума с цел намаляване на въздействието на въздухоплаването върху околната среда.

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

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

ЧЛЕН 17

Отговорност на въздушните превозвачи

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

ЧЛЕН 18

Защита на потребителите

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

ЧЛЕН 19

Компютризиращи системи за резервация

1. Търговците на компютризиращи системи за резервация („КСР“), които осъществяват дейност на територията на една от страните, имат право да внасят, поддържат и предлагат свободно своите КСР на пътнически агенции или пътнически дружества, чиято основна дейност е разпространение на продукти, свързани с пътуване, на територията на другата страна, при условие че КСР отговаря на съответните регулаторни изисквания на другата страна.
2. Страните отменят всички съществуващи изисквания, които биха ограничили свободния достъп на КСР на една от страните до пазара на другата страна или биха ограничили по друг начин конкуренцията. Страните се въздържат да приемат такива изисквания в бъдеще.
3. Никоя от страните не налага и не позволява на своята територия налагането спрямо търговците на КСР на другата страна на изисквания по отношение на екраните на КСР, различни от наложените на собствените ѝ търговци на КСР или на всички други КСР, действащи на нейния пазар. Никоя от страните не възпрепятства сключването на споразумения между търговците на КСР, техните доставчици и техните абонати във връзка с обмена на информация за пътнически услуги, чрез които се улесняват показването на изчерпателна и обективна информация на потребителите или изпълнението на регулаторните изисквания за неутрално показване.

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

ЧЛЕН 20

Социални аспекти

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

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

3. Всяка от страните продължава да подобрява посочените закони и политики по начин, съответстващ на нейните международни задължения, и полага усилия за осигуряване и насърчаване на високи равнища на закрила на труда в сектора на въздухоплаването. Страните признават, че нарушаването на основните принципи и права в областта на труда не може да бъде изтъквано или да се използва по друг начин за постигане на легитимно сравнително предимство и че стандартите в областта на трудовата заетост следва да не се използват за протекционистки цели.
4. Страните потвърждават ангажимента си в съответствие със задълженията им, произтичащи от членството им в Международната организация на труда (МОТ) и от Декларацията на МОТ за основните принципи и права в областта на труда и Механизма за нейното прилагане, приета от Международната конференция по труда на нейната 86-та сесия през 1998 г., да спазват, насърчават, привеждат в действие и прилагат ефективно основните права и принципи при работа.
5. Страните популяризират целите, включени в Програмата за достоен труд на МОТ и Декларацията на МОТ за социалната справедливост за справедлива глобализация от 2008 г., приета от Международната конференция по труда на 97-мата ѝ сесия.
6. Всяка от страните се ангажира да положи максимални усилия за ратифициране, ако то все още не е извършено, на основните конвенции на МОТ. Страните също така ще обмислят ратифицирането на другите конвенции на МОТ, а оттам и ефективното прилагане на съответните международни стандарти в областта на трудовата заетост и социалните въпроси, които са от значение за сектора на гражданското въздухоплаване, като вземат под внимание националните си особености.
7. Всяка от страните може да поиска свикване на заседание на съвместния комитет, за да се занимае с трудовоправни въпроси, които искащата страна счита за важни.

ДЯЛ III

ИНСТИТУЦИОНАЛНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

ЧЛЕН 21

Тълкуване и прилагане

1. Страните си предоставят взаимно правата, предвидени в настоящото споразумение. Всяко позоваване в настоящото споразумение на права, предоставени на въздушни превозвачи на една от страните, се разбира само като позоваване на правата, предоставени на тази страна. Нищо в настоящото споразумение не може да се тълкува като предназначено да предостави права или да наложи задължения, на които граждани на някоя от страните да могат да се позоват пряко пред съдилищата на другата страна.
2. Страните предприемат всички подходящи мерки, общи или специални, за осигуряване изпълнението на задълженията, произтичащи от настоящото споразумение.
3. При упражняване на своите права съгласно настоящото споразумение страните предприемат мерки, които са подходящи и пропорционални на целите на тези мерки.
4. Страните се въздържат от всякакви мерки, които биха могли да застрашат постигането на целите на настоящото споразумение.

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

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

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

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

ЧЛЕН 22

Съвместен комитет

1. Съвместен комитет, съставен от представители на страните, отговаря за надзора върху администрирането на настоящото споразумение и гарантира неговото правилно прилагане.
2. Съвместният комитет приема правилник за дейността си.
3. Съвместният комитет заседава, както и когато е необходимо, и най-малко един път годишно. Всяка от страните може да поиска по всяко време свикването на заседание на съвместния комитет. Такова заседание започва на най-ранната възможна дата, но не по-късно от два месеца от датата на получаване на искането, освен ако страните не се договорят за друго.
4. За целите на правилното прилагане на настоящото споразумение, съвместният комитет:
 - а) обменя информация, включително относно промени в законите, подзаконовите разпоредби и политиките на страните, които може да засегнат въздухоплавателните услуги, както и статистически данни във връзка с въздушния транспорт;
 - б) отправя препоръки и взема решения в случаите, изрично предвидени в настоящото споразумение;
 - в) развива сътрудничеството, включително по регулаторни въпроси;

- г) провежда консултации по всички въпроси, свързани с прилагането или тълкуването на настоящото споразумение, а също и, когато е уместно, по въпроси на въздушния транспорт, разглеждани в рамките на международни организации, в отношенията с трети държави и в многостранни споразумения, включително разглеждане на въпроса дали да се възприеме общ подход;
 - д) разглежда потенциалните области за по-нататъшно развиване на настоящото споразумение, включително препоръки за изменения в него, свързани с присъединяването на трети държави към настоящото споразумение.
5. Препоръките и решенията на съвместния комитет се приемат с консенсус между страните. Решенията, взети от съвместния комитет, са обвързващи за страните.

ЧЛЕН 23

Уреждане на спорове и арбитраж

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

2. Без да се засягат предишни консултации между страните по настоящото споразумение, ако някоя от страните желае да прибегне до механизма за уреждане на спорове, предвиден в настоящия член, тя уведомява другата страна писмено за това свое намерение и поисква заседание на Съвместния комитет за провеждане на консултации.
3. Ако заседанието на съвместния комитет не се проведе в срок от два месеца от получаване на искането, посочено в параграф 2, или до договорената от страните дата, или ако спорът не бъде уреден от съвместния комитет в срок от шест месеца от датата на получаване на искането, спорът може да бъде отнесен за разрешаване до лице или орган, за който страните се споразумеят. Ако страните не могат да постигнат взаимно съгласие за отнасяне на спора до лице или орган, който да го разреши, по искане на някоя от страните спорът се предава на арбитраж.
4. Независимо от посоченото в параграф 2, ако някоя от страните е предприела действия за отказване, отнемане, спиране на действието, обвързване с условия или ограничаване на експлоатационните или техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, спорът може незабавно да бъде отнесен за разрешаване от дадено лице или орган или да се предаде на арбитраж.
5. Искането за арбитраж се подава в писмен вид от една от страните (наричана по-нататък „страна ищец“) срещу другата страна (наричана по-нататък „страна ответник“). В искането си страната ищец представя въпросите, които трябва да бъдат решени, описва оспорваната мярка и обяснява основанията, на които счита, че тази мярка е несъвместима с разпоредбите на настоящото споразумение.

6. Освен ако страната ищец и страната ответник не се договорят за друго, арбитражът се осъществява от арбитражен съд с трима арбитри, който се конституира, както следва:
- а) в срок от 60 дни след получаването на искане за арбитраж, страната ищец и страната ответник назначават по един арбитър. В срок от 30 дни след назначаването на тези двама арбитри страната ищец и страната ответник с общо съгласие назначават трети арбитър, който изпълнява функциите на председател на арбитражния съд;
 - б) ако страната ищец или страната ответник не е назначила арбитър или ако третият арбитър не бъде назначен в съответствие с буква а), страната ищец или страната ответник може да поиска от председателя на Съвета на ИКАО да назначи необходимия арбитър или необходимите арбитри в срок от 30 дни от датата на получаване на искането. Ако председателят на Съвета на ИКАО е гражданин на Катар или на държава — членка на ЕС, назначението се извършва от най-високопоставения в йерархията заместник-председател на Съвета на ИКАО, който не е гражданин нито на Катар, нито на държава — членка на ЕС.
7. Арбитражният съд се счита за сформиран на датата, на която последният от тримата арбитри приеме назначението си.
8. Производството се провежда в съответствие с процедурния правилник, който се приема от съвместния комитет възможно най-рано, при спазване на настоящия член и в съответствие с член 22, параграф 4, буква б) и член 22, параграф 5. До приемането на процедурен правилник от съвместния комитет арбитражният съд определя свои собствени процедурни правила.

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

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

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

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

13. Ако някоя от страните е предприела действия за отказ, отнемане, спиране на действието, обвързване с условия или ограничаване на експлоатационните или техническите разрешения на въздушен превозвач на другата страна, или ако по искане на страната ищец или страната ответник арбитражният съд определи случая за спешен, съответните срокове, посочени в параграфи 10, 11 и 12, се съкращават наполовина.

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

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

16. Всяка от страните поема разноските за назначения от нея арбитър. Останалите разноси за арбитражния съд се поделят поравно между страните.

ЧЛЕН 24

Връзка с други споразумения

1. Настоящото споразумение спира действието на по-ранни споразумения и договорености със същия предмет между страните при спазване на параграфи 2 и 7, освен ако настоящото споразумение бъде прекратено.
2. Разпоредбите на по-ранно споразумение или договореност за въздухоплавателни услуги между държава — членка на ЕС и Катар относно въпросите, обхвати от членове 2, 3, 8 и 11 от настоящото споразумение, продължават да се прилагат като част от настоящото споразумение, когато те са по-благоприятни и/или по-гъвкави за съответните въздушни превозвачи. Всички права и предимства, с които се ползват въздушните превозвачи на съответната държава — членка на ЕС съгласно посочените разпоредби, се прилагат към всички превозвачи от Съюза.
3. За целите на параграф 2, всеки спор между страните дали разпоредбите или третирането съгласно по-ранни споразумения или договорености между страните са по-благоприятни и/или по-гъвкави, се урежда чрез механизма за уреждане на спорове, предвиден в член 23.

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

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

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

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

ЧЛЕН 25

Изменения

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

ЧЛЕН 26

Присъединяване на нови държави — членки на Съюза

1. Настоящото споразумение е открито за присъединяване за държавите, които са станали държави — членки на ЕС след датата на подписването му.
2. В такъв случай присъединяването на съответната държава — членка на Съюза към настоящото споразумение се осъществява чрез депозиране на инструмент за присъединяване при генералния секретар на Съвета на Европейския съюз, който уведомява Катар за депозирането на инструмента за присъединяване и за датата, на която то е извършено. Присъединяването на тази държава — членка на Съюза влиза в действие на 30-ия ден след датата на депозиране на инструмента за присъединяване.

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

ЧЛЕН 27

Прекратяване

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

ЧЛЕН 28

Регистрация на споразумението

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

ЧЛЕН 29

Влизане в сила, временно прилагане и депозитар

1. Настоящото споразумение влиза в сила на първия ден от втория месец, следващ месеца, в който страните са се уведомили взаимно за приключването на съответните им вътрешни процедури за влизане в сила на настоящото споразумение.
2. За целите на параграф 1, Катар връчва своето уведомление на генералния секретар на Съвета на Европейския съюз, а генералният секретар на Съвета на Европейския съюз връчва на Катар уведомлението от Съюза и държавите членки по дипломатически път.
3. Независимо от параграф 1, страните прилагат временно настоящото споразумение в съответствие със своите вътрешни процедури и/или национално законодателство, според случая, от датата на подписване на настоящото споразумение.
4. Генералният секретар на Съвета на Европейския съюз изпълнява функцията на депозитар за настоящото споразумение.

ЧЛЕН 30

Автентични текстове

Настоящото споразумение е съставено в два еднообразни екземпляра на английски, български, гръцки, датски, естонски, ирландски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, хърватски, чешки, шведски и арабски език, като всички текстове са еднакво автентични.

В случай на разминаване между текстовете на различните езикови версии, съвместният комитет решава кой език на текста да бъде използван.

В ПОТВЪРЖДЕНИЕ НА КОЕТО долуподписаните, надлежно упълномощени за целта представители, подписаха настоящото споразумение.

Съставено в ... на ... ден от месец ..., ... година.

За Кралство Белгия,

За Република България,

За Чешката република,

За Кралство Дания,

За Федерална република Германия,

За Република Естония,

За Ирландия,

За Република Гърция,

За Кралство Испания,

За Френската република,

За Република Хърватия,

За Италианската република,

За Република Кипър,

За Република Латвия,

За Република Литва,

За Великото херцогство Люксембург,

За Унгария,

За Република Малта,

За Кралство Нидерландия,

За Република Австрия,

За Република Полша,

За Португалската република,

За Румъния,

За Република Словения,

За Словашката република,

За Република Финландия,

За Кралство Швеция.

За Европейския съюз

За Държавата Катар

ПРЕХОДНИ РАЗПОРЕДБИ

1. Независимо от разпоредбите на член 2, параграф 2 на настоящото споразумение, упражняването на права на въздушно движение по трета и четвърта свобода за пътнически, комбинирани и изцяло товарни услуги и на права за въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги по посочените маршрути са предмет на преходните разпоредби на настоящото приложение.
2. Правата на въздушно движение по трета и четвърта свобода между точки в Катар и точки в Белгия, Германия, Франция, Италия и Нидерландия се либерализират постепенно в съответствие с параграфи 4 до 8.
3. Правата на въздушно движение по пета свобода за изцяло товарни услуги се увеличават постепенно в съответствие с параграф 9 , докато достигнат договорената честота от седем (7) полета седмично в края на преходния период.
4. За услуги до/от държави — членки на ЕС, посочени в параграф 2, въздушните превозвачи на страните имат право от деня на подписване на настоящото споразумение да упражняват права на въздушно движение по трета и четвърта свобода според седмичните права за полет, посочени като „базова линия“ в таблиците в параграфи 7 и 8, и отнасящите се до тях маршрути.

5. Правата за полетни честоти за услуги до/от държавите — членки на ЕС, посочени в параграф 2, са предмет на стъпките, определени в таблиците в параграфи 7 и 8 . Стъпка 1 влиза в сила на първия ден от зимния сезон на IATA 2020/2021, а последващите стъпки („стъпки 2 до 5“) — съответно от първия ден на зимните сезони на IATA 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 и 2024/2025.
6. От първия ден на зимен сезон на IATA 2024/2025 г. („стъпка 5“), въздушните превозвачи на всяка от страните имат право да упражняват права на въздушно движение по трета и четвърта свобода, предоставени съгласно член 2, параграф 2, буква в) от настоящото споразумение без ограничения на маршрути, капацитет и/или честота, между точки в Катар и във всички държави — членки на ЕС.
7. За пътнически и комбинирани услуги по трета и четвърта свобода въздушните превозвачи на страните имат право да извършват следния брой седмични полети:
- а) Между точки в Катар и точки в Белгия и обратно

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

б) Между точки в Катар и точки в Германия и обратно

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

в) Между точки в Катар и точки във Франция и обратно

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

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

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

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

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

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

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

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

б) Между точки в Катар и точки в Германия и обратно

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

в) Между точки в Катар и точки във Франция и обратно

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

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

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

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

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

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

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

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

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

РАЗДЕЛ 1

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

Северна Америка

Канада, Съединените американски щати, Мексико

Карибски острови и Бермуда

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

Централна Америка

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

Южна Америка

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

РАЗДЕЛ 2

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

Южна Азия

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

Централна Азия

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

Източна Азия

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

Югоизточна Азия

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

Азия и Тихи океан

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