

Umowa o transporcie lotniczym między Unią Europejską i jej państwami Członkowskimi, z jednej strony, a państwem Katar, z drugiej strony

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁ 1:	Definicje
TYTUŁ I:	POSTANOWIENIA GOSPODARCZE
ARTYKUŁ 2:	Przyznanie praw
ARTYKUŁ 3:	Zezwolenie eksploatacyjne
ARTYKUŁ 4:	Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia
ARTYKUŁ 5:	Liberalizacja w kwestiach własności i kontroli
ARTYKUŁ 6:	Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych
ARTYKUŁ 7:	Uczciwa konkurencja
ARTYKUŁ 8:	Możliwości handlowe
ARTYKUŁ 9:	Opłaty celne
ARTYKUŁ 10:	Opłaty od użytkownika
ARTYKUŁ 11:	Taryfy i stawki
ARTYKUŁ 12:	Dane statystyczne
TYTUŁ II:	WSPÓŁPRACA REGULACYJNA
ARTYKUŁ 13:	Bezpieczeństwo lotnictwa
ARTYKUŁ 14:	Ochrona lotnictwa
ARTYKUŁ 15:	Zarządzanie ruchem lotniczym
ARTYKUŁ 16:	Środowisko
ARTYKUŁ 17:	Odpowiedzialność przewoźników lotniczych
ARTYKUŁ 18:	Ochrona konsumentów
ARTYKUŁ 19:	Komputerowe systemy rezerwacji
ARTYKUŁ 20:	Aspekty społeczne
TYTUŁ III:	POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE I KOŃCOWE
ARTYKUŁ 21:	Interpretacja i wykonanie
ARTYKUŁ 22:	Wspólny Komitet
ARTYKUŁ 23:	Rozstrzyganie sporów i arbitraż
ARTYKUŁ 24:	Związek z innymi umowami
ARTYKUŁ 25:	Zmiany
ARTYKUŁ 26:	Przystąpienie nowych państw członkowskich Unii
ARTYKUŁ 27:	Wypowiedzenie
ARTYKUŁ 28:	Rejestracja Umowy
ARTYKUŁ 29:	Wejście w życie, tymczasowe stosowanie i depozytariusz
ARTYKUŁ 30:	Teksty autentyczne
ZAŁĄCZNIK 1:	Postanowienia przejściowe
ZAŁĄCZNIK 2:	Geograficzne stosowanie praw piątej wolności w przypadku przewozów wyłącznie towarowych

KRÓLESTWO BELGII,
REPUBLICA BUŁGARII,
REPUBLICA CZESKA,
KRÓLESTWO DANII,
REPUBLICA FEDERALNA NIEMIEC,
REPUBLICA ESTOŃSKA,
IRLANDIA,
REPUBLICA GRECKA,
KRÓLESTWO HISZPANII,
REPUBLICA FRANCUSKA,
REPUBLICA CHORWACJI,
REPUBLICA WŁOSKA,
REPUBLICA CYPRYJSKA,
REPUBLICA ŁOTEWSKA,
REPUBLICA LITEWSKA,
WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,
WĘGRY,
REPUBLICA MALTY,
KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,
REPUBLICA AUSTRII,
RZECZPOSPOLITA POLSKA,
REPUBLICA PORTUGALSKA,
RUMUNIA,
REPUBLICA SŁOWENII,
REPUBLICA SŁOWACKA,
REPUBLICA FINLANDII,
KRÓLESTWO SZWECJI,

Umawiające się Strony Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwane dalej łącznie „państwami członkowskimi UE” lub indywidualnie – „państwem członkowskim UE”, oraz

UNIA EUROPEJSKA, zwana dalej „Unią”,

z jednej strony, oraz

PAŃSTWO KATAR, zwane dalej „Katarem”,

z drugiej strony,

zwane dalej łącznie „Stronami”,

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

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

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

DAŻĄC do wzrostu przewozów lotniczych i propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na niedyskryminacji oraz uczciwych i równych możliwościach konkurencyjności między przewoźnikami lotniczymi,

PRAGNAĆ zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa i ochrony transportu lotniczego oraz potwierdzając swoje poważne zaniepokojenie w związku z aktami i zagrożeniami skierowanymi przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, które zagrażają bezpieczeństwu osób lub mienia, utrudniają eksploatację statków powietrznych i podważają zaufanie podróżnych do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego,

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

ZDECYDOWANE zmaksymalizować potencjalne korzyści płynące ze współpracy regulacyjnej,

UZNAJĄC znaczenie potencjalnych korzyści, które mogą wynikać z konkurencyjnych przewozów lotniczych i dobrze prosperujących podmiotów branży transportu lotniczego,

PRAGNAĆ wspierać uczciwą konkurencję, uznając, że niektóre subwencje mogą wyrzucić niekorzystny wpływ na konkurencję i zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy, oraz uznając, że w przypadku niezapewnienia przewoźnikom lotniczym konkurencyjnych warunków działania potencjalne korzyści mogą okazać się niemożliwe do uzyskania,

ZAMIERZAJĄC wykorzystać ramy ustanowione istniejącymi umowami i porozumieniami między Stronami w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści pasażerom, nadawcom ładunków, przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym i ich pracownikom, społecznościom oraz innym podmiotom odnoszącym pośrednie korzyści,

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

POTWIERDZAJĄC potrzebę podjęcia pilnych działań w celu przeciwdziałania zmianie klimatu i dalszej współpracy na rzecz redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa, w sposób zgodny z zobowiązaniami międzynarodowymi w tym zakresie, w tym określonymi w instrumentach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO),

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

UZNAJĄC, że poszerzenie możliwości handlowych nie ma na celu podważania ich standardów pracy lub standardów związanych z pracą, a także potwierdzając znaczenie uwzględnienia wpływu niniejszej Umowy na pracę, zatrudnienie i warunki pracy oraz znaczenie wartości dodanej połączenia korzyści gospodarczych płynących z otwartych i konkurencyjnych rynków z wysokimi standardami pracy,

DOSTRZEGAJĄC pragnienie znalezienia sposobów ułatwienia podmiotom działającym w branży transportu lotniczego dostępu do kapitału w celu dalszego rozwoju takiego transportu,

PRAGNAĆ zawrzeć umowę o transporcie lotniczym uzupełniającą Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,

UZGADNIAJĄ, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Definicje

O ile nie określono inaczej, do celów niniejszej Umowy stosuje się następujące definicje:

- 1) „Umowa” oznacza niniejszą umowę, wszelkie załączniki do niej oraz wszelkie zmiany do nich;

- 2) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunków i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, obejmujący regularne i nieregularne przewozy lotnicze;
- 3) „ustalenie przynależności państwowej” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, spełnia wymogi określone w art. 3 dotyczące jego struktury własności, skutecznej kontroli i głównego miejsca prowadzenia działalności;
- 4) „właściwe władze” oznaczają agencje rządowe lub jednostki sektora publicznego odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
- 5) „komputerowy system rezerwacji” lub „KSR” oznacza system komputerowy zawierający, między innymi, informacje o rozkładach, dostępności i taryfach więcej niż jednego przewoźnika lotniczego, wraz z urządzeniami do dokonywania rezerwacji lub wystawiania biletów lub bez takich urządzeń, w zakresie, w jakim niektóre lub wszystkie te usługi są udostępniane subskrybentom. Należy go rozumieć jako obejmujący globalne systemy dystrybucji (GDS) w zakresie, w jakim zawierają one produkty transportu lotniczego;
- 6) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
 - a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z art. 94 lit. a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Katar, jak i przez państwo członkowskie UE lub państwa członkowskie UE, w zależności od danej kwestii; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do załącznika, przyjęte zgodnie z art. 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub taka zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Kataru, jak i państwa członkowskiego UE lub państw członkowskich UE, w zależności od danej kwestii;
- 7) „dyskryminacja” oznacza wszelkiego rodzaju rozróżnienie bez obiektywnego uzasadnienia;
- 8) „Traktaty UE” oznaczają Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej;
- 9) „taryfy” oznaczają ceny płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów w ramach przewozów lotniczych (w tym wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
- 10) „ustalenie zdolności” oznacza stwierdzenie, że przewoźnik lotniczy, który zamierza wykonywać przewozy lotnicze w ramach niniejszej Umowy, posiada wystarczającą zdolność finansową i odpowiednie kompetencje w dziedzinie zarządzania, aby wykonywać tego rodzaju przewozy, oraz że jest przygotowany do przestrzegania przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów regulujących wykonywanie tego rodzaju przewozów;
- 11) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usługi powiększony o uzasadnioną opłatę z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych;
- 12) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza transport lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 13) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego na terytorium Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;
- 14) „stawki” oznaczają ceny płacone za przewóz ładunków w ramach przewozów lotniczych (w tym wszelki inny rodzaj transportu związany z tym przewozem) oraz warunki stosowania tych cen, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze;
- 15) „własna obsługa naziemna” oznacza sytuację, w której użytkownik portu lotniczego bezpośrednio świadczy na własne potrzeby usługi obsługi naziemnej należące do co najmniej jednej kategorii takich usług i nie zawiera z osobą trzecią żadnego rodzaju umowy dotyczącej świadczenia takich usług. Do celów niniejszej definicji przyjmuje się, że użytkownicy portów lotniczych nie są dla siebie osobami trzecimi, jeżeli:
 - a) jeden z nich posiada udział większościowy w drugim z nich; lub
 - b) ten sam podmiot posiada udział większościowy w każdym z nich;
- 16) „poważne zaburzenia w gospodarce” oznaczają wyjątkowy, tymczasowy (krótko- lub długoterminowy) i poważny kryzys, który wpływa na całą gospodarkę państwa członkowskiego UE lub Kataru, a nie tylko na konkretny region lub sektor gospodarki;
- 17) „ładowanie w celach niehandlowych” oznacza ładowanie w jakimkolwiek celu innym niż załadunek na pokład pasażerów lub opuszczenie przez nich pokładu, załadunek lub wyładunek bagażu, ładunków lub poczty w ramach transportu lotniczego;

- 18) „subwencja” oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez rząd lub inny podmiot publiczny na dowolnym szczeblu, w tym:
- bezpośrednie przekazanie środków finansowych i potencjalne bezpośrednie przekazanie środków finansowych lub zobowiązań;
 - utrata lub niepobranie należnego dochodu;
 - dostarczenie towarów lub świadczenie usług innych niż związanych z ogólną infrastrukturą lub zakup towarów lub usług; lub
 - dokonanie płatności na rzecz mechanizmu finansowania lub powierzenie lub nakazanie podmiotowi prywatnemu wykonywania jednej lub większej liczby funkcji, o których mowa w lit. a), b) i c), które zwykle należą do rządu lub innego podmiotu publicznego, a w praktyce nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zwykle stosowanych przez rządy,
- ograniczony, formalnie lub faktycznie, do niektórych przewoźników lotniczych i przynoszący korzyść przewoźnikowi lotniczemu lub przewoźnikom lotniczym. Uznaje się, że interwencja finansowa rządu lub innego podmiotu publicznego nie przynosi żadnych korzyści, jeżeli prywatny uczestnik rynku kierujący się uwarunkowaniami handlowymi dokonałby podobnej interwencji finansowej;
- 19) „terytorium” w przypadku Kataru ma znaczenie nadane w art. 2 Konwencji; w przypadku Unii i państw członkowskich UE oznacza ono terytorium lądowe, wody wewnętrzne i morza terytorialne państw członkowskich UE, na których zastosowanie mają Traktaty UE, na warunkach określonych w tych traktatach, oraz przestrzeń powietrzną nad nimi;
- 20) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia infrastruktury portu lotniczego lub świadczenia usług związanych z otoczeniem portu lotniczego, żegluga powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych usług i urządzeń.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

Artykuł 2

Przyznanie praw

Wykaz tras

- Każda Strona zezwala przewoźnikom lotniczym drugiej Strony na obsługę tras określonych poniżej:
 - w przypadku przewoźników lotniczych z Kataru:

dowolne punkty w Katarze – dowolne punkty pośrednie – dowolne punkty w Unii – dowolne punkty położone dalej;
 - w przypadku przewoźników lotniczych z Unii:

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

Do celów stosowania powyższego wykazu tras:

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

Prawa przewozowe

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

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

Wykonywanie tych praw przewozowych podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku 1 do niniejszej Umowy.

Dla wyjaśnienia: w przypadku tych państw członkowskich UE, które w swoich obecnych dwustronnych umowach i uzgodnieniach z Katarzem dotyczących przewozów lotniczych mają siedem lub mniej połączeń tygodniowo na podstawie praw piątej wolności w przypadku przewozów wyłącznie towarowych, łączna tygodniowa liczba połączeń dostępna dla przewoźników obu Stron będzie wynosić na koniec okresu przejściowego siedem;

- d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

Swoboda operacyjna

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

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

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

- przewozy oferowane przez przewoźników lotniczych z Kataru obsługują punkt w Katarze;
- przewozy oferowane przez przewoźników lotniczych z Unii obsługują punkt w Unii.

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

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

- a) przyznania przewoźnikom lotniczym z Kataru prawa do przyjmowania na pokład, w dowolnym państwie członkowskim UE, pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, przeznaczonych do innego punktu w tym samym państwie członkowskim UE;
- b) przyznania przewoźnikom lotniczym z Unii prawa do przyjmowania na pokład w Katarze pasażerów, bagażu, ładunków lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem lub w ramach najmu, przeznaczonych do innego punktu w Katarze.

Artykuł 3

Zezwolenie eksploatacyjne

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

- a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Kataru:
 - (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Katarze, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Kataru;
 - (ii) Katar sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym; oraz
 - (iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Kataru lub jego obywateli oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą Kataru lub jego obywateli;
- b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii:
 - (i) przewoźnik lotniczy ma siedzibę na terytorium Unii zgodnie z Traktatami UE oraz posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Unii;
 - (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie przewoźnikowi lotniczemu certyfikatu sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad tym przewoźnikiem lotniczym, a właściwe władze są wyraźnie określone; oraz
 - (iii) przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu lub obywateli tych państw oraz pozostaje pod skuteczną kontrolą jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu lub obywateli tych państw;
- c) przestrzega się art. 13 i 14; oraz
- d) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane w przepisach ustawowych i wykonawczych stosowanych zwykle do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez Stronę rozpatrującą wniosek.

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

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

Artykuł 4

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

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

a) w przypadku przewoźnika lotniczego z Kataru:

- (i) główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Katarze lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Kataru;
- (ii) Katar nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym; lub
- (iii) przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Kataru lub jego obywateli lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą Kataru lub jego obywateli;

b) w przypadku przewoźnika lotniczego z Unii:

- (i) przewoźnik lotniczy nie ma siedziby na terytorium Unii zgodnie z Traktatami UE lub nie posiada ważnej koncesji wydanej zgodnie z prawem Unii;
- (ii) państwo członkowskie UE odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad tym przewoźnikiem lub właściwe władze nie są wyraźnie określone; lub
- (iii) przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu lub obywateli tych państw lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą jednego lub większej liczby państw członkowskich UE lub państw członkowskich Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu lub obywateli tych państw;

c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w art. 6, lub przepisy ustawowe i wykonawcze stosowane zwykle przez Stronę rozpatrującą wniosek do wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego.

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

3. Konsultacje takie rozpoczynają się tak szybko, jak to możliwe, i nie później niż 30 dni od otrzymania takiego wniosku. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie 30 dni lub w uzgodnionym terminie od dnia rozpoczęcia takich konsultacji lub niepodjęcie uzgodnionych działań naprawczych stanowi dla Strony, która wystąpiła o przeprowadzenie konsultacji, podstawę do odmowy udzielenia przewoźnikowi lotniczemu drugiej Strony zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwoleń technicznych, ich cofnięcia, zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia w celu zapewnienia zgodności z niniejszym artykułem.

4. Niezależnie od ust. 3, w przypadku ust. 1 lit. c), Strona może podjąć natychmiastowe lub pilne działania, jeżeli jest to wymagane w sytuacji nadzwyczajnej, lub aby zapobiec dalszej niezgodności. Dla wyjaśnienia: dalsza niezgodność może mieć miejsce wtedy, gdy kwestia niezgodności została wcześniej poruszona przez właściwe władze Stron.

Artykuł 5

Liberalizacja w kwestiach własności i kontroli

Strony uznają potencjalne korzyści wynikające ze stopniowej liberalizacji w kwestiach własności i kontroli swoich przewoźników lotniczych. Strony uzgadniają, że w dogodnym momencie zbadają w ramach Wspólnego Komitetu sprawę wzajemnej liberalizacji w kwestiach własności i kontroli przewoźników lotniczych. W wyniku tego badania Wspólny Komitet może zalecić zmiany do niniejszej Umowy zgodnie z art. 25.

Artykuł 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na nim lub przy jego opuszczaniu przewoźnicy lotniczy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych tej Strony w zakresie dopuszczania na to terytorium statków powietrznych wykonujących międzynarodowy transport lotniczy, wykonywania przez nie operacji na tym terytorium lub opuszczania przez nie tego terytorium.
2. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron, podczas pobytu na nim lub przy jego opuszczaniu pasażerowie, załoga, bagaż, ładunki lub poczta przewoźnika lotniczego drugiej Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych tej Strony w zakresie dopuszczania na to terytorium pasażerów, załogi, bagażu, ładunków lub poczty znajdujących się pokładzie statku powietrznego, przebywania na tym terytorium lub opuszczania przez nich tego terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, przepisów imigracyjnych, paszportowych, celnych i przepisów dotyczących kwarantanny lub przepisów pocztowych w przypadku poczty), lub wymogi te są spełniane w ich imieniu.
3. Na swoim terytorium Strony zezwalają przewoźnikom lotniczym drugiej Strony na stosowanie środków mających na celu zapewnienie, aby przewożone były wyłącznie osoby posiadające dokumenty podróży wymagane do wjazdu na terytorium drugiej Strony lub tranzytu przez jej terytorium.

Artykuł 7

Uczciwa konkurencja

1. Strony uzgadniają, że ich przewoźnicy lotniczy będą korzystać z uczciwych i równych możliwości konkurowania w zakresie świadczenia usług transportu lotniczego.
2. Strony:
 - a) w ramach swoich odpowiednich jurysdykcji i stosując swoje odpowiednie wewnętrzne procedury i procesy, zakazują wszelkich form dyskryminacji lub nieuczciwych praktyk, które mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe możliwości konkurowania w świadczeniu usług transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, a w przypadku gdy takie formy dyskryminacji istnieją, eliminują je;
 - b) nie udzielają subwencji ani nie zezwalają na subwencje dla jakichkolwiek przewoźników lotniczych, jeżeli takie subwencje wywierają niekorzystny wpływ na uczciwe i równe możliwości konkurowania w świadczeniu usług transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony.
3. Niezależnie od ust. 2 lit. b), można udzielić:
 - a) wsparcia dla niewypłacalnych lub znajdujących się w trudnej sytuacji przewoźników lotniczych, pod warunkiem że:
 - (i) takie wsparcie jest uzależnione od wiarygodnego planu restrukturyzacji opartego na realistycznych założeniach przywrócenia w rozsądnym terminie długoterminowej rentowności niewypłacalnego lub znajdującego się w trudnej sytuacji przewoźnika lotniczego; oraz
 - (ii) dany przewoźnik lotniczy, jego inwestorzy lub udziałowcy wnoszą znaczny wkład w koszty restrukturyzacji;
 - b) tymczasowej pomocy na utrzymanie płynności finansowej dla przewoźnika lotniczego znajdującego się w trudnej sytuacji w formie pożyczki lub gwarancji kredytowej ograniczonej do kwoty niezbędnej do utrzymania działalności danego przewoźnika lotniczego na czas niezbędny do sporządzenia planu restrukturyzacji lub likwidacji;
 - c) pod warunkiem, że są one ograniczone do minimalnych kwot niezbędnych do osiągnięcia celu oraz że wpływ na świadczenie usług transportu lotniczego jest ograniczony do minimum:
 - (i) subwencji mających na celu naprawienie szkód spowodowanych klęskami żywiołowymi;
 - (ii) w przypadku Kataru – subwencji mających na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w jego gospodarce; oraz, w przypadku UE i jej państw członkowskich – subwencji mających na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce jednego lub kilku państw członkowskich UE;
 - d) subwencji dla przewoźników lotniczych, którym powierzono wykonywanie jasno określonych obowiązków użyteczności publicznej, niezbędnych do zaspokojenia podstawowych potrzeb w zakresie transportu ludności, których nie mogą zaspokoić same siły rynkowe, pod warunkiem że subwencje te są ograniczone do rozsądnego wynagrodzenia za świadczenie przedmiotowych przewozów lotniczych.

4. Strony zapewniają, aby każdy z ich przewoźników lotniczych świadczący usługi transportu lotniczego na podstawie niniejszej Umowy podawał do wiadomości publicznej, co najmniej raz w roku, sprawozdanie finansowe i towarzyszące mu oświadczenie o zdolności kredytowej, poddane audytowi zewnętrznemu zgodnie z uznanymi międzynarodowymi standardami rachunkowości i standardami ujawniania informacji finansowych, takimi jak międzynarodowe standardy sprawozdawczości finansowej; oraz aby – w przypadku gdy Strona udziela subwencji – subwencja ta była wyodrębniona w sprawozdaniu finansowym.

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

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

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

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

- a) dyskryminację lub nieuczciwe praktyki zakazane na mocy ust. 2 lit. a);
- b) subwencję zakazaną na mocy ust. 2 lit. b), inną niż subwencje wymienione w ust. 3;
- c) niewywiązanie się z zobowiązań w zakresie przejrzystości określonych w ust. 4 i 5; lub
- d) niewypełnienie przez drugą Stronę zobowiązań określonych w ust. 6;

może podjąć kroki przewidziane w ust. 8–10.

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

9. Jeżeli Strona inicjująca postępowanie i druga Strona nie osiągną porozumienia w tej sprawie w terminie 60 dni od rozpoczęcia konsultacji lub w innym terminie uzgodnionym przez Strony lub Wspólny Komitet, Strona inicjująca postępowanie może podjąć środki wobec przewoźników lotniczych, którzy dopuścili się spornego zachowania lub skorzystali z dyskryminacji, nieuczciwych praktyk lub subwencji. Strona inicjująca postępowanie powiadamia drugą Stronę na piśmie o środkach, które mają zostać podjęte, co najmniej 15 dni przed wprowadzeniem takiego środka.

10. Środki podjęte zgodnie z ust. 9 muszą być odpowiednie i proporcjonalne, a ich zakres i czas trwania ograniczony do tego, co jest bezwzględnie niezbędne, aby ograniczyć szkody dla przewoźników Strony inicjującej postępowanie oraz usunąć nienależną korzyść, jaką uzyskują przewoźnicy, przeciwko którym środki te są skierowane.

11. Wszelkie działania i środki podejmowane zgodnie z ust. 9 pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej Strony do skorzystania z mechanizmu rozstrzygania sporów określonego w art. 23.
12. W przypadku przekazania sprawy dotyczącej niniejszego artykułu do mechanizmu rozstrzygania sporów określonego w art. 23, terminy określone w art. 23 ust. 10, 11 i 12 zostają skrócone o połowę.
13. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ma wpływu na uprawnienia organów ochrony konkurencji Stron lub sądów dokonujących kontroli decyzji tych organów, nie ogranicza ich ani im nie zagraża w inny sposób. Wszelkie działania podjęte przez Stronę zgodnie z ust. 9 pozostają bez uszczerbku dla wszelkich działań i środków podjętych przez przedmiotowe organy i sądy, w tym organy i sądy Strony inicjującej postępowanie. Decyzje sądów, które dokonują kontroli działań i środków tych właściwych organów, są wyłączone z mechanizmu rozstrzygania sporów określonego w art. 23.

Artykuł 8

Możliwości handlowe

Prowadzenie działalności gospodarczej

1. Strony zgodnie uważają, że przeszkody w prowadzeniu działalności gospodarczej napotymane przez podmioty prowadzące działalność zarobkową utrudniłyby uzyskanie korzyści wynikających z niniejszej Umowy. Strony angażują się zatem w proces skutecznego i wzajemnego usuwania przeszkód w prowadzeniu działalności gospodarczej przez podmioty prowadzące działalność zarobkową obu Stron, w przypadku gdy takie przeszkody mogą utrudniać działalność zarobkową, powodować zakłócenie konkurencji lub negatywnie wpływać na równe możliwości konkurowania.
2. Wspólny Komitet, o którym mowa w art. 22, określa zasady współpracy dotyczącej prowadzenia działalności gospodarczej i możliwości handlowych. Zgodnie z art. 22 Strona może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przedyskutowania wszelkich kwestii dotyczących stosowania niniejszego artykułu.

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

3. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony mają prawo do swobodnego zakładania biur i placówek na terytorium drugiej Strony, w przypadku gdy takie biura i placówki są niezbędne do wykonywania transportu lotniczego, a także promocji i sprzedaży przewozów w ramach transportu lotniczego oraz powiązanych działań, w tym prawo do sprzedaży i wystawiania biletów lub lotniczych listów przewozowych, własnych lub jakiegokolwiek innego przewoźnika lotniczego.
4. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony są uprawnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony kadry kierowniczej, pracowników działu sprzedaży, personelu technicznego, personelu operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do świadczenia usług transportu lotniczego. Obie Strony ułatwiają i przyspieszają wydawanie zezwoleń na pracę – o ile takie są wymagane – pracownikom zatrudnionym w biurach zgodnie z niniejszym ustępem, w tym pracownikom wykonującym określone zadania tymczasowe przez okres nieprzekraczający 90 dni, z zastrzeżeniem odpowiednich obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych. Przewoźnicy lotniczy każdej Strony mogą swobodnie zdecydować, czy korzystać z wybranego przez siebie generalnego przedstawiciela handlowego na terytorium drugiej Strony.

Obsługa naziemna

5. Każdy przewoźnik lotniczy ma następujące prawa w odniesieniu do obsługi naziemnej na terytorium drugiej Strony:
 - a) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej (zwanej dalej „własną obsługą naziemną”); lub
 - b) prawo wyboru – spośród konkurujących podmiotów, w tym innych przewoźników lotniczych – dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej, w przypadku gdy przepisy ustawowe i wykonawcze każdej Strony zapewniają takim dostawcom dostęp do rynku i w przypadku gdy tacy dostawcy są obecni na rynku.

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

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

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

Plany operacyjne, programy i rozkłady lotów

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

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

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

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

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

Porozumienia o współpracy handlowej

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

- a) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi Stron;
- b) dowolnym przewoźnikiem lotniczym lub dowolnymi przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; lub
- c) dowolnym dostawcą usług transportu naziemnego (lądowego lub morskiego) z dowolnego państwa;

pod warunkiem że (i) przewoźnik faktyczny posiada odpowiednie prawa przewozowe; (ii) przewoźnicy marketingowi posiadają odpowiednie podstawowe prawa do obsługi określonych tras w wykazie tras; oraz (iii) porozumienia spełniają wymogi regulacyjne stosowane zwykle do takich porozumień.

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

13. W przypadku sprzedaży usług transportu pasażerów w ramach porozumień o współpracy handlowej, nabywca informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie przy odprawie lub przed wpuszczeniem na pokład, w przypadku gdy nie jest wymagana odprawa przy locie z przesiadką, o tym, który z przewoźników obsługuje każdy odcinek przewozu.

Usługi intermodalne

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

15. Niezależnie od wszelkich innych postanowień niniejszej Umowy zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług transportu towarowego Stron na wykorzystywanie w związku z międzynarodowym transportem lotniczym wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunków do lub z dowolnych punktów położonych na terytoriach Stron lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w urządzenia do odprawy celnej, łącznie z – w stosownych przypadkach – prawem do przewozu ładunków pod zamknięciem celnym zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Dla takich ładunków, niezależnie od tego, czy przewożone są drogą naziemną czy lotniczą, udostępnia się procedury rejestracji celnej i urządzenia do odprawy celnej w portach lotniczych. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawieranie porozumień z innymi dostawcami usług transportu naziemnego, w tym transportu naziemnego wykonywanego przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczego transportu towarowego. Takie usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną łączną cenę obejmującą połączony transport lotniczy i naziemny, pod warunkiem że nadawcy ładunków nie są wprowadzani w błąd co do okoliczności takiego przewozu.

Franczyza i oznaczanie marką

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

Leasing

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

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

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

Artykuł 9

Oplaty celne

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

- a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne lub przez Unię; oraz
- b) nie są związane z kosztem świadczonej usługi.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ust. 1, z wyjątkiem opłat związanych z kosztem świadczonej usługi, są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład wylatującego statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli takie zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium;
- b) sprzęt naziemny i części zapasowe (w tym silniki) wwieszone na terytorium jednej ze Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony wykonującego międzynarodowy transport lotniczy, nawet jeżeli takie zapasy są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium;
- d) materiały drukowane, zgodnie z przepisami celnymi każdej ze Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład w celu wykorzystania przez wylatujący statek powietrzny przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli takie materiały są przeznaczone do wykorzystania na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium; oraz
- e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

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

4. Normalne wyposażenie pokładowe, a także materiały, zapasy i części zapasowe, o których mowa w ust. 1 i 2, przechowywane zwykle na pokładzie statku powietrznego eksploatowanego przez przewoźnika lotniczego jednej ze Stron, mogą być wyladowywane na terytorium drugiej Strony jedynie za zgodą organów celnych tej Strony oraz mogą pozostawać pod nadzorem lub kontrolą tych organów do czasu ich ponownego wywozu lub uzyskania innego przeznaczenia zgodnie z przepisami celnymi.

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

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa Strony do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane w innych celach niż do zużycia przez pasażerów na pokładzie statku powietrznego na odcinku lotu między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Bagaże i ładunki przewożone w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej ze Stron są zwolnione z podatków, opłat celnych, opłat oraz innych podobnych należności, które nie są związane z kosztem świadczonej usługi.
8. Wyposażenie i zapasy, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą wymagać umieszczenia pod nadzorem lub poddania kontroli właściwych władz.
9. Niniejsza Umowa pozostaje bez uszczerbku dla postanowień odpowiednich konwencji między państwem członkowskim UE a Katarzem o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału.

Artykuł 10

Opłaty od użytkownika

1. Każda Strona zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego, były oparte na kosztach i niedyskryminacyjne. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat od użytkownika nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.
2. Każda Strona zapewnia, aby opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania z portu lotniczego, infrastruktury i usług w zakresie ochrony lotnictwa oraz związanej z nimi infrastruktury i usług, z wyjątkiem opłat nakładanych za świadczenie usług opisanych w art. 8 ust. 5, były wolne od nieuzasadnionej dyskryminacji i były równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Takie opłaty od użytkownika odzwierciedlają całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i usług portów lotniczych oraz w zakresie ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub portach lotniczych, w których stosuje się wspólny system opłat, ale nie mogą przekraczać tych kosztów. Takie opłaty od użytkownika mogą uwzględniać racjonalną stopę zwrotu z aktywów po amortyzacji. Urządzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób wydajny i ekonomiczny. W żadnym przypadku stosowanie tego rodzaju opłat wobec przewoźników lotniczych drugiej Strony nie może odbywać się na warunkach mniej korzystnych od najkorzystniejszych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu w czasie stosowania tych opłat.
3. Każda Strona wymaga od właściwych władz lub podmiotów nakładających opłaty na jej terytorium i od przewoźników lotniczych korzystających z jej usług i urządzeń podjęcia konsultacji i wymiany informacji niezbędnych do dokładnego zbadania zasadności opłat zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1 i 2. Właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty informują użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian w opłatach od użytkownika, aby umożliwić użytkownikom wyrażenie opinii i przedstawienie uwag przed wprowadzeniem jakichkolwiek zmian.

Artykuł 11

Taryfy i stawki

1. Strony zezwalają przewoźnikom lotniczym Stron na swobodne ustalanie taryf i stawek w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.
2. Każda Strona może wymagać, w sposób niedyskryminacyjny, powiadomienia swoich właściwych władz, w sposób uproszczony i wyłącznie w celach informacyjnych, o taryfach i stawkach oferowanych za usługi rozpoczynające się na jej terytorium, wykonywane przez przewoźników lotniczych obu Stron. Takiego powiadomienia można wymagać od przewoźników lotniczych najwcześniej w chwili pierwotnego ogłoszenia taryfy lub stawki.

Artykuł 12

Dane statystyczne

1. Strony współpracują w ramach Wspólnego Komitetu w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych dotyczących transportu lotniczego objętego zakresem stosowania niniejszej Umowy.

2. Każda Strona udostępni drugiej Stronie na jej wniosek dostępne dane statystyczne dotyczące transportu lotniczego objętego zakresem stosowania niniejszej Umowy, oprócz informacji poufnych i szczególnie chronionych informacji handlowych, zgodnie z odpowiednimi przepisami ustawowymi i wykonawczymi Stron, w sposób niedyskryminacyjny i zgodnie z uzasadnionymi potrzebami.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA REGULACYJNA

Artykuł 13

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Strony potwierdzają znaczenie bliskiej współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa. W związku z tym Strony podejmują, w stosownych przypadkach, dalszą współpracę w zakresie badania wypadków, rozwoju regulacyjnego, wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa, możliwości udziału w działaniach nadzorczych drugiej Strony lub prowadzenia wspólnych działań nadzorczych oraz opracowywania wspólnych projektów i inicjatyw.
2. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji oraz licencje wydane lub zatwierdzone przez jedną ze Stron i pozostające w mocy są uznawane za ważne przez drugą Stronę oraz jej władze lotnicze do celów wykonywania przewozów lotniczych, pod warunkiem że takie świadectwa lub licencje zostały wydane lub uznane za ważne zgodnie z, co najmniej, odpowiednimi międzynarodowymi standardami i zalecanymi praktykami oraz procedurami dla służb żeglugi powietrznej ustanowionymi na mocy Konwencji.
3. Każda Strona może w dowolnej chwili wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie konsultacji dotyczących standardów i wymogów bezpieczeństwa utrzymywanych i stosowanych przez drugą Stronę do urządzeń lotniczych, załóg statków powietrznych, statków powietrznych oraz eksploatacji statków powietrznych. Takie konsultacje odbywają się w terminie 30 dni od dnia złożenia wniosku.
4. Jeżeli w wyniku takich konsultacji wnioskująca Strona ustali, że druga Strona nie utrzymuje w skuteczny sposób i nie stosuje standardów i wymogów bezpieczeństwa co najmniej równoważnych – chyba że ustalono inaczej – ze standardami minimalnymi ustanowionymi na mocy Konwencji w obszarach, o których mowa w ust. 3, powiadamia o takich ustaleniach drugą Stronę.

Druga Strona przedkłada w terminie 30 dni plan działań naprawczych, który będzie zawierał harmonogram wdrożenia. Plan działań naprawczych i odpowiadający mu harmonogram są uzgadniane przez Strony przed ich wdrożeniem.

Niepodjęcie przez drugą Stronę stosownych działań naprawczych w rozsądnym terminie stanowi dla Strony wnioskującej podstawę do odmowy udzielenia przewoźnikowi lotniczemu, który jest objęty nadzorem w zakresie bezpieczeństwa drugiej Strony, zezwoleń eksploatacyjnych lub zezwoleń technicznych, ich cofnięcia, zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia albo w inny sposób zabronienia wykonywania operacji przez takiego przewoźnika lotniczego, ich zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia.

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

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

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

8. Jakikolwiek działanie podjęte przez Stronę zgodnie z ust. 4, 6 lub 7 musi być niezbędne i proporcjonalne mając na względzie zajęcie się kwestią bezpieczeństwa i zostaje zakończone z chwilą ustania okoliczności stanowiących podstawę jego podjęcia.

Artykuł 14

Ochrona lotnictwa

1. Strony podkreślają swoje zaangażowanie na rzecz osiągnięcia najwyższego poziomu standardów ochrony lotnictwa i mogą, w stosownych przypadkach, podjąć dalszy dialog i współpracę w tej dziedzinie.

2. Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania dotyczące zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu dnia 1 marca 1991 r., w zakresie w jakim Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, których są stronami.

3. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu sprostania wszelkim zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego, w tym zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz urzędów nawigacji lotniczej, a także jakimkolwiek innemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego.

4. We wzajemnych stosunkach Strony postępują zgodnie z międzynarodowymi standardami ochrony lotnictwa i odpowiednimi zalecanymi praktykami ustanowionymi przez ICAO. Strony nakładają na zarejestrowanych przez siebie użytkowników statków powietrznych, na użytkowników statków powietrznych, którzy mają główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania na ich terytorium, oraz na operatorów portów lotniczych, które znajdują się na ich terytorium, co najmniej wymóg działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

5. Każda Strona zapewnia stosowanie na swoim terytorium skutecznych środków ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, w tym między innymi kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego, kontroli bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec osób niebędących pasażerami, w tym załogi, oraz przenoszonych przez nie przedmiotów, kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony stosowanych wobec ładunków, poczty, zaopatrzenia pokładowego i zaopatrzenia portu lotniczego oraz kontroli dostępu do strefy operacyjnej lotniska i stref zastrzeżonych lotniska. Środki te dostosowuje się w celu sprostania rosnącemu zagrożeniu dla ochrony lotnictwa cywilnego. Strony zgadzają się, że należy przestrzegać przepisów w zakresie bezpieczeństwa wymaganych przez drugą Stronę do dopuszczania na jej terytorium statków powietrznych, opuszczania przez nie tego terytorium lub prowadzenia przez nie operacji na tym terytorium.

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

7. Strony uznają jednak, że żadne z postanowień niniejszego artykułu nie ogranicza możliwości odmowy przez Stronę dopuszczenia na swoje terytorium lotu lub lotów, które uważa ona za zagrożenie dla swojej ochrony.
8. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnym statkiem powietrznym lub innych bezprawnych aktów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, pasażerów, załogi, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne położenie kresu takiemu aktowi lub groźbie zaistnienia aktu.
9. Każda Strona podejmuje wszelkie środki, jakie uzna za wykonalne, w celu zapewnienia, aby statek powietrzny będący przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych aktów bezprawnej ingerencji, znajdujący się na ziemi na jej terytorium, został zatrzymany, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Jeżeli jest to wykonalne, środki takie podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.
10. Jeżeli Strona ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu, Strona ta może wystąpić z wnioskiem o natychmiastowe przeprowadzenie konsultacji z udziałem drugiej Strony. Takie konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od dnia otrzymania takiego wniosku lub w uzgodnionym dłuższym terminie. Nieosiągnięcie zadowalającego porozumienia w terminie 30 dni od dnia rozpoczęcia takich konsultacji lub w uzgodnionym dłuższym terminie stanowi dla Strony, która wystąpiła o przeprowadzenie konsultacji, podstawę do odmowy udzielenia przewoźnikowi lotniczemu drugiej Strony zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwoleń technicznych, ich cofnięcia, zawieszenia, nałożenia na nie warunków lub ich ograniczenia w celu zapewnienia zgodności z postanowieniami niniejszego artykułu. Jeżeli jest to wymagane w sytuacji nadzwyczajnej lub w celu zapobieżenia dalszemu naruszaniu postanowień niniejszego artykułu, Strona może podjąć natychmiastowo działania tymczasowe.
11. Jakiegokolwiek działanie podjęte zgodnie z niniejszym artykułem musi być konieczne i proporcjonalne do zarządzenia zagrożeniu bezpieczeństwa i zostaje zakończone z chwilą spełnienia przez drugą Stronę postanowień niniejszego artykułu lub w przypadku gdy takie działanie nie jest już konieczne.

Artykuł 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Strony współpracują w kwestiach regulacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, w tym nadzoru nad takimi służbami. Odnoszą się one do wszelkich kwestii politycznych związanych z funkcjonowaniem zarządzania ruchem lotniczym w celu optymalizacji ogólnej efektywności lotów, zmniejszenia kosztów, ograniczenia do minimum wpływu na środowisko oraz zwiększenia bezpieczeństwa i zdolności systemów.
2. Strony zachęcają swoje właściwe władze i instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej do współpracy w kwestiach interoperacyjności w celu dalszej integracji systemów obu Stron w miarę możliwości w celu zmniejszenia wpływu lotnictwa na środowisko oraz, w stosownych przypadkach, wymiany informacji.
3. Strony wspierają współpracę między swoimi instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej w celu wymiany danych o lotach i koordynacji przepływów ruchu w celu optymalizacji efektywności lotów, mając na uwadze poprawę wykorzystania zasobów i osiągnięcie przewidywalności, punktualności i ciągłości usług.
4. Strony zgadzają się współpracować w zakresie programów modernizacji, w tym rozwoju, wdrażania i najlepszych praktyk w zakresie efektywności gospodarczej, zarządzania ruchem lotniczym oraz odpowiednich aspektów lotniskowych, a także zachęcać do wzajemnego uczestnictwa w działaniach walidacyjnych i demonstracyjnych.

Artykuł 16

Środowisko

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

2. Strony uznają znaczenie współpracy w celu uwzględnienia i zminimalizowania wpływu lotnictwa na środowisko w sposób zgodny z celami niniejszej Umowy.
3. Strony uznają znaczenie przeciwdziałania zmianie klimatu, a tym samym redukcji emisji gazów cieplarnianych związanych z krajowym i międzynarodowym transportem lotniczym. Strony ustalają, że będą współpracować w tych kwestiach w celu opracowania i wdrożenia instrumentów, w tym przepisów wykonawczych dotyczących rozwoju mechanizmu kompensacji i redukcji CO₂ dla lotnictwa międzynarodowego (CORSIA) oraz wszelkich innych aspektów mających szczególne znaczenie dla rozwiązania kwestii emisji gazów cieplarnianych w sektorze lotnictwa.
4. Strony zobowiązują się do wymiany informacji oraz prowadzenia regularnego dialogu między ekspertami w celu zacieśnienia współpracy w zakresie ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko, w tym w obszarze:
 - a) badań i rozwoju w odniesieniu do przyjaznych dla środowiska technologii lotniczych;
 - b) innowacji w zarządzaniu ruchem lotniczym służącej ograniczeniu wpływu lotnictwa na środowisko;
 - c) badań i rozwoju zrównoważonych paliw alternatywnych dla lotnictwa;
 - d) kwestii dotyczących wpływu lotnictwa na środowisko oraz ograniczenia emisji lotniczych związanych z klimatem; oraz
 - e) zmniejszenia i monitorowania hałasu w celu ograniczenia wpływu lotnictwa na środowisko.
5. Strony również, zgodnie ze swoimi wielostronnymi prawami i zobowiązaniami dotyczącymi środowiska, zacieśniają współpracę, w tym finansową i technologiczną, w odniesieniu do środków ukierunkowanych na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych z lotnictwa międzynarodowego.
6. Strony uznają konieczność podjęcia odpowiednich środków zapobiegania wpływowi transportu lotniczego na środowisko lub ograniczania takiego wpływu w inny sposób, pod warunkiem że środki te są w pełni zgodne z ich prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego.

Artykuł 17

Odpowiedzialność przewoźników lotniczych

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

Artykuł 18

Ochrona konsumentów

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

Artykuł 19

Komputerowe systemy rezerwacji

1. Sprzedawcy komputerowych systemów rezerwacji (zwanymi dalej „KSR”) prowadzący działalność na terytorium jednej Strony są uprawnieni do dostarczania, utrzymywania i swobodnego udostępniania swoich KSR biurom podróży lub przedsiębiorstwom turystycznym, których podstawową działalność stanowi dystrybucja na terytorium drugiej Strony produktów związanych z podróżowaniem, pod warunkiem że każdy KSR jest zgodny z odpowiednimi wymogami regulacyjnymi drugiej Strony.
2. Strony znoszą wszelkie istniejące wymogi, które mogłyby ograniczać swobodny dostęp KSR jednej Strony do rynku drugiej Strony lub w inny sposób ograniczać konkurencję. Strony powstrzymują się od przyjmowania takich wymogów w przyszłości.

3. Żadna ze Stron, na swoim terytorium, nie nakłada ani nie dopuszcza nakładania na sprzedawców KSR drugiej Strony wymogów w odniesieniu do sposobu wyświetlania KSR, innych niż te nałożone na ich własnych sprzedawców KSR lub każdy inny KSR funkcjonujący na ich rynku. Żadna ze Stron nie zapobiega zawieraniu umów między sprzedawcami KSR, ich dostawcami a ich abonentami, które dotyczą wymiany informacji o usługach turystycznych oraz ułatwiają wyświetlanie kompleksowych i obiektywnych informacji konsumentom lub które dotyczą spełnienia wymogów regulacyjnych dotyczących neutralnych sposobów wyświetlania.

4. Właścicielom i operatorom KSR jednej Strony, którzy spełniają odpowiednie wymogi regulacyjne drugiej Strony, o ile takie istnieją, przysługuje taka sama możliwość posiadania KSR na terytorium drugiej Strony, jaką mają właściciele i operatorzy każdego innego KSR funkcjonującego na rynku tej Strony.

Artykuł 20

Aspekty społeczne

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

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

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

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

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

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

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

TYTUŁ III

POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE I KOŃCOWE

Artykuł 21

Interpretacja i wykonanie

1. Strony przyznają sobie wzajemnie prawa ustanowione w niniejszej Umowie. Wszelkie zawarte w niniejszej Umowie odniesienia do praw przyznanych przewoźnikom lotniczym Strony są rozumiane tylko jako odniesienie do praw przyznanych tej Stronie. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie może być rozumiane jako mające na celu przyznanie praw lub nałożenie obowiązków, na które mogą bezpośrednio powoływać się obywatele jednej ze Stron przed sądami lub trybunałami drugiej Strony.
2. Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, aby zapewnić wykonanie zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy.
3. Wykonując swoje prawa wynikające z niniejszej Umowy, Strony podejmują środki odpowiednie i proporcjonalne do ich celu.
4. Strony powstrzymują się od wszelkich środków, które mogłyby zagrażać osiągnięciu celów niniejszej Umowy.
5. Każda Strona jest odpowiedzialna za prawidłowe wykonanie niniejszej Umowy na swoim terytorium.
6. Jeżeli którakolwiek ze Stron ma obawy, że doszło do naruszenia niniejszej Umowy, może zwrócić się do drugiej Strony o informacje i pomoc. Po otrzymaniu takiego wniosku druga Strona zapewnia wszelkie niezbędne informacje i pomoc, z zastrzeżeniem obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych.
7. Niniejsza Umowa nie wyklucza konsultacji i rozmów między właściwymi władzami Stron poza Wspólnym Komitetem, w tym w zakresie rozwoju transportu lotniczego, ochrony, bezpieczeństwa, środowiska, polityki społecznej, zarządzania ruchem lotniczym, infrastruktury lotniczej, konkurencji i ochrony konsumentów. Strony informują Wspólny Komitet o wynikach takich konsultacji i rozmów, które mogą mieć wpływ na interpretację lub stosowanie niniejszej Umowy.
8. W przypadku odniesienia zawartego w niniejszej Umowie do współpracy między Stronami, w tym między innymi w dziedzinie możliwości handlowych, bezpieczeństwa, ochrony, środowiska, zarządzania ruchem lotniczym i ochrony konsumentów, Strony dokładają wszelkich starań, aby znaleźć możliwości wspólnego działania w celu dalszego rozwoju niniejszej Umowy lub poprawy jej funkcjonowania na danych obszarach, w oparciu o wzajemną zgodę.

Artykuł 22

Wspólny Komitet

1. Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron jest odpowiedzialny za nadzorowanie zarządzania niniejszą Umową i zapewnia jej prawidłowe wykonanie.
2. Wspólny Komitet przyjmuje regulamin wewnętrzny.
3. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb, przynajmniej raz w roku. Każda Strona może w dowolnej chwili wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu. Posiedzenie takie odbywa się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od dnia otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.
4. W celu prawidłowego wykonania niniejszej Umowy, Wspólny Komitet:
 - a) wymienia informacje, w tym na temat zmian w przepisach ustawowych wykonawczych oraz strategiach Stron, które mogą mieć wpływ na przewozy lotnicze i informacje statystyczne związane z transportem lotniczym;
 - b) formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie;

- c) nawiązuje współpracę, w tym w kwestiach regulacyjnych;
 - d) przeprowadza konsultacje w odniesieniu do wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem lub interpretacją niniejszej Umowy oraz, w stosownych przypadkach, w sprawach związanych z transportem lotniczym rozpatrywanych przez organizacje międzynarodowe, w stosunkach z państwami trzecimi i w ramach uzgodnień wielostronnych, w tym w celu zbadania możliwości przyjęcia wspólnego stanowiska;
 - e) rozpatruje potencjalne obszary dalszego rozwoju niniejszej Umowy, w tym zalecenia dotyczące zmian niniejszej Umowy w odniesieniu do przystąpienia do niej państw trzecich.
5. Zalecenia i decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane w drodze konsensusu między Stronami. Decyzje podjęte przez Wspólny Komitet są wiążące dla Stron.

Artykuł 23

Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż

1. Bez uszczerbku dla art. 4 wszelkie spory dotyczące stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy mogą zostać przekazane przez Strony do rozstrzygnięcia w drodze mechanizmu rozstrzygnięcia sporów przewidzianego w niniejszym artykule.
2. Bez uszczerbku dla wcześniejszych konsultacji między Stronami prowadzonych w ramach niniejszej Umowy, jeżeli jedna ze Stron pragnie skorzystać z mechanizmu rozstrzygnięcia sporów przewidzianego w niniejszym artykule, powiadamia drugą Stronę na piśmie o swoim zamiarze i zwraca się o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu przeprowadzenia konsultacji.
3. Jeżeli posiedzenie Wspólnego Komitetu nie odbędzie się w terminie dwóch miesięcy od dnia otrzymania wniosku, o którym mowa w ust. 2, lub w terminie uzgodnionym przez Strony, lub jeżeli spór nie zostanie rozstrzygnięty przez Wspólny Komitet w terminie sześciu miesięcy od dnia przedmiotowego wniosku, Strony mogą uzgodnić, że prześlą spór do rozstrzygnięcia wybranej osobie lub podmiotowi. Jeżeli Strony nie mogą osiągnąć porozumienia co do przekazania sporu do rozstrzygnięcia wybranej osobie lub podmiotowi, na wniosek którejkolwiek ze Stron spór zostaje przekazany do arbitrażu.
4. Niezależnie od ust. 2, jeżeli Strona odmówiła udzielenia przewoźnikowi lotniczemu drugiej Stronie zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego, cofnęła je, zawiesiła, nałożyła na nie warunki lub je ograniczyła, spór można natychmiast przekazać osobie lub podmiotowi do rozstrzygnięcia lub przekazać do arbitrażu.
5. Wniosek o arbitraż jest składany na piśmie przez Stronę (zwaną dalej „stroną inicjującą”) drugiej Stronie (zwanej dalej „stroną odpowiadającą”). We wniosku strona inicjująca przedstawia kwestie do rozstrzygnięcia, opisuje sporny środek oraz wyjaśnia powody, dla których uznaje taki środek za niezgodny z postanowieniami niniejszej Umowy.
6. O ile strona inicjująca i strona odpowiadająca nie uzgodnią inaczej, arbitrażu dokonuje trybunał, w skład którego wchodzi trzech arbitrów i który powołuje się w następujący sposób:
 - a) w terminie 60 dni od dnia otrzymania wniosku o arbitraż strona inicjująca i strona odpowiadająca wyznaczają po jednym arbitrze. W terminie 30 dni od wyznaczenia tych dwóch arbitrów, strona inicjująca i strona odpowiadająca wyznaczają za porozumieniem trzeciego arbitra, który pełni funkcję przewodniczącego trybunału;
 - b) jeżeli strona inicjująca lub strona odpowiadająca nie wyznaczy arbitra lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony zgodnie z lit. a), strona inicjująca albo strona odpowiadająca może zwrócić się do przewodniczącego Rady ICAO z wnioskiem o wyznaczenie niezbędnego arbitra lub arbitrów w terminie 30 dni od dnia otrzymania tego wniosku. Jeżeli przewodniczący Rady ICAO jest obywatelem Kataru albo jednego z państw członkowskich UE, wyznaczenia dokonuje najstarszy rangą wiceprzewodniczący Rady ICAO, który nie jest obywatelem ani Kataru ani państwa członkowskiego UE.
7. Datą powołania trybunału jest dzień, w którym ostatni z trzech arbitrów zaakceptuje wyznaczenie.

8. Postępowanie jest prowadzone zgodnie z regulaminem wewnętrznym, który zostanie przyjęty przez Wspólny Komitet jak najszybciej, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego artykułu oraz zgodnie z art. 22 ust. 4 lit. b) i ust. 5. Do czasu przyjęcia przez Wspólny Komitet regulaminu wewnętrznego trybunał ustala własne przepisy proceduralne.
9. Na wniosek strony inicjującej trybunał może, do czasu wydania ostatecznego orzeczenia, upoważnić stronę inicjującą do przyjęcia tymczasowych środków zaradczych lub wezwać stronę odpowiadającą do przyjęcia takich środków.
10. Trybunał przekazuje stronie inicjującej i stronie odpowiadającej wstępne sprawozdanie przedstawiające ustalenia faktyczne, możliwość zastosowania odpowiednich postanowień oraz ogólne uzasadnienie każdego z jego ustaleń i sformułowanych zaleceń, nie później niż w terminie (90 dni od dnia jego powołania. Jeżeli trybunał uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, jego przewodniczący powiadamia o tym stronę inicjującą i stronę odpowiadającą na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin przekazania przez trybunał wstępnego sprawozdania. W żadnym przypadku trybunał nie może przekazać wstępnego sprawozdania później niż po upływie (120 dni od dnia jego powołania.
11. W terminie 14 dni od przekazania sprawozdania wstępnego strona inicjująca lub strona odpowiadająca może złożyć pisemny wniosek do trybunału o dokonanie przeglądu konkretnych aspektów tego sprawozdania. Po rozważeniu wszelkich pisemnych uwag dotyczących wstępnego sprawozdania przedstawionych przez stronę inicjującą i stronę odpowiadającą trybunał może zmienić swoje sprawozdanie oraz przeprowadzić wszelkie dalsze badania, jakie uzna za stosowne. Ustalenia zawarte w ostatecznym orzeczeniu trybunału muszą zawierać wystarczające przedyskutowanie argumentów przedstawionych na etapie wstępnego przeglądu i jasno odpowiadać na pytania i uwagi strony inicjującej i strony odpowiadającej.
12. Trybunał przekazuje stronie inicjującej i stronie odpowiadającej swoje ostateczne orzeczenie w terminie 120 dni od dnia, w którym został powołany. Jeżeli trybunał uzna, że nie zdoła dotrzymać tego terminu, jego przewodniczący powiadamia o tym stronę inicjującą i stronę odpowiadającą na piśmie, podając przyczyny opóźnienia oraz przewidywany termin wydania orzeczenia. W żadnym wypadku trybunał nie może przekazać swojego orzeczenia później niż po upływie 150 dni od dnia jego powołania.
13. Jeżeli jedna ze Stron odmówiła udzielenia przewoźnikowi lotniczemu drugiej Strony zezwolenia eksploatacyjnego lub zezwolenia technicznego, cofnęła je, zawiesiła, nałożyła na nie warunki lub je ograniczyła lub jeżeli trybunał uzna, na wniosek strony inicjującej lub strony odpowiadającej, że sprawa jest pilna, odpowiednie terminy określone w ust. 10, 11 i 12 zostają skrócone o połowę.
14. Strona inicjująca i strona odpowiadająca mogą składać wnioski o wyjaśnienie ostatecznego orzeczenia trybunału w terminie 10 dni od jej przekazania, a każdego takiego wyjaśnienia udziela się w terminie 15 dni od dnia złożenia takiego wniosku.
15. W przypadku gdy trybunał ustali, że doszło do naruszenia niniejszej Umowy, a strona odpowiedzialna nie zastosowała się do ostatecznego orzeczenia trybunału lub nie osiągnęła porozumienia z drugą Stroną w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony w terminie 60 dni od przekazania przez trybunał ostatecznego orzeczenia, druga Strona może zawiesić stosowanie porównywalnych korzyści wynikających z niniejszej Umowy do czasu, gdy strona odpowiedzialna zastosuje się do ostatecznego orzeczenia trybunału lub do czasu osiągnięcia przez stronę inicjującą i stronę odpowiadającą porozumienia w sprawie rozwiązania zadowalającego obie Strony.
16. Każda Strona ponosi koszty wyznaczonego przez nią arbitra. Pozostałe koszty trybunału są dzielone równo między Strony.

Artykuł 24

Związek z innymi umowami

1. Niniejsza Umowa zawiesza wcześniejsze umowy i porozumienia zawarte między Stronami w tej samej sprawie, z zastrzeżeniem ust. 2 i 7, chyba że niniejsza Umowa zostanie wypowiedziana.
2. Postanowienia zawarte we wcześniejszej umowie lub porozumieniu o przewozach lotniczych między państwem członkowskim UE a Katarom dotyczące spraw uregulowanych w art. 2, 3, 8 i 11 niniejszej Umowy mają nadal zastosowanie jako sprawy objęte zakresem stosowania niniejszej Umowy, jeżeli są one bardziej korzystne lub elastyczne dla zainteresowanych przewoźników lotniczych. Wszystkie prawa i korzyści, z których korzystają przewoźnicy lotniczy z danego państwa członkowskiego UE zgodnie z tymi postanowieniami, przysługują wszystkim przewoźnikom z Unii.

3. Do celów ust. 2 wszelkie spory między Stronami dotyczące tego, czy postanowienia lub traktowanie wynikające z wcześniejszych umów lub porozumień zawartych między Stronami są bardziej korzystne lub elastyczne, rozstrzygane są w ramach mechanizmu rozstrzygania sporów, o którym mowa w art. 23.
4. Po wejściu w życie niniejszej Umowy wszelkie dodatkowe prawa przewozowe, które mogą zostać przyznane państwu członkowskiemu UE przez Katar lub odwrotnie, podlegają niniejszej Umowie i nie dyskryminują przewoźników lotniczych z Unii. O porozumieniach tych powiadamia się niezwłocznie Wspólny Komitet.
5. Wspólny Komitet opracowuje i aktualizuje informacyjny wykaz postanowień i porozumień w sprawie praw przewozowych, o których mowa w ust. 2 i 4.
6. Jeżeli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję podjętą przez ICAO w dziedzinie transportu lotniczego, a ta umowa lub decyzja dotyczy spraw objętych zakresem stosowania niniejszej Umowy, Strony przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu ustalenia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego faktu.
7. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ma wpływu na ważność i stosowanie istniejących i przyszłych umów między państwami członkowskimi UE a Katarą w odniesieniu do terytoriów podlegających ich suwerenności, które nie są objęte definicją „terytorium” zawartą w art. 1 niniejszej Umowy.

Artykuł 25

Zmiany

Jakakolwiek zmiana niniejszej Umowy może być uzgadniana przez Strony na podstawie konsultacji przeprowadzonych zgodnie z art. 22. Zmiany wchodzi w życie zgodnie z warunkami określonymi w art. 29.

Artykuł 26

Przystąpienie nowych państw członkowskich Unii

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

Artykuł 27

Wypowiedzenie

Każda ze Stron może w dowolnym czasie powiadomić pisemnie drogą dyplomatyczną drugą Stronę o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO i do Sekretariatu Organizacji Narodów Zjednoczonych. Niniejsza Umowa wygasa o północy czasu GMT na koniec sezonu lotniczego Zrzeszenia Międzynarodowego Transportu Lotniczego (IATA), który jest w toku po upływie jednego roku od dnia pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu Umowy, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za obopólną zgodą Stron.

*Artykuł 28***Rejestracja Umowy**

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

*Artykuł 29***Wejście w życie, tymczasowe stosowanie i depozytariusz**

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu, w którym Strony powiadomiły się wzajemnie o zakończeniu odpowiednich procedur wewnętrznych niezbędnych do wejścia w życie niniejszej Umowy.
2. Do celów ust. 1 Katar doręcza swoje powiadomienie Sekretarzowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej, a Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej doręcza powiadomienie ze strony Unii i państw członkowskich Katarowi, za pośrednictwem kanałów dyplomatycznych.
3. Niezależnie od ust. 1 Strony stosują tymczasowo niniejszą Umowę, zgodnie ze swoimi mającymi zastosowanie procedurami wewnętrznymi lub obowiązującym prawodawstwem krajowym, od dnia podpisania niniejszej Umowy.
4. Sekretarz Generalny Rady Unii Europejskiej jest depozytariuszem niniejszej Umowy.

*Artykuł 30***Teksty autentyczne**

Niniejszą Umowę sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach w językach angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, irlandzkim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i arabskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne.

W przypadku rozbieżności między wersjami językowymi Wspólny Komitet zdecyduje, którą wersję językową należy zastosować.

NA DOWÓD CZEGO niżej podpisani pełnomocnicy, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejszą Umowę.

Съставено в Люксембург на осемнадесети октомври две хиляди двадесет и първа година.

Hecho en Luxemburgo, el dieciocho de octubre de dos mil veintiuno.

V Lucemburku dne osmnáctého října dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Luxembourg den attende oktober to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Luxemburg am achtzehnten Oktober zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhante kahekümne esimese aasta oktoobrikuu kaheksateistkümnendal päeval Luxembourgis.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις δέκα οκτώ Οκτωβρίου δύο χιλιάδες είκοσι ένα.

Done at Luxembourg on the eighteenth day of October in the year two thousand and twenty one.

Fait à Luxembourg, le dix-huit octobre deux mille vingt et un.

Arna dhéanamh i Lucsamburg, an t-ochtú lá déag de Dheireadh Fómhair an bhliain dhá mhíle fiche agus haon.

Sastavljeno u Luxembourgu osamnaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Lussemburgo, addì diciotto ottobre duemilaventuno.

Luksemburgā, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada astoņpadsmitajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų spalio aštuonioliką dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kétezer-huszonegyedik év október havának tizennyolcadik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fit-tmintax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u wiehed u għoxrin.

Gedaan te Luxemburg, achttien oktober tweeduizend eenentwintig.

Sporządzono w Luksemburgu dnia osiemnastego października roku dwa tysiące dwudziestego pierwszego.

Feito em Luxemburgo, em dezoito de outubro de dois mil e vinte e um.

Întocmit la Luxemburg la optsprezece octombrie două mii douăzeci și unu.

V Luxemburgu osemnásteho oktobra dvetisícdvadsaťjeden.

V Luxembourggu, dne osemnajstega oktobra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Luxemburgissa kahdeksantentoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Luxemburg den artonde oktober år tjugohundratjugoett.

خُررت في لوكسمبورغ في اليوم الثامن عشر من أكتوبر من سنة ألفين وإحدى عشرين

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.


За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



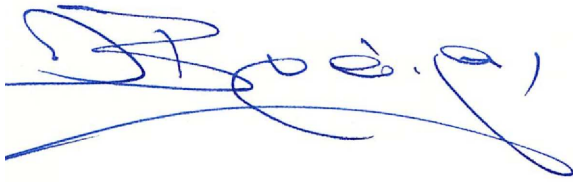
Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



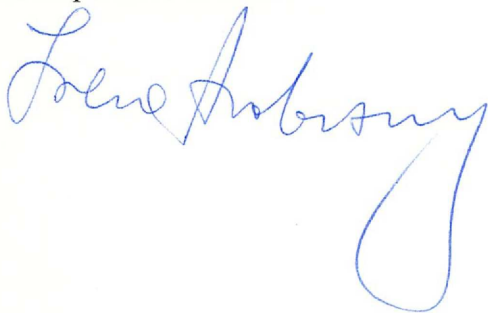
Por el Reino de España



Pour la République française



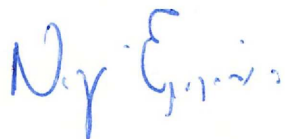
Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Nikolaus Janschitsch

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Sado

Pela República Portuguesa

Nuno Brito

Pentru România

Ladobescu

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Europejsku uniju
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



عن دولة قطر



ZAŁĄCZNIK 1

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

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

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

- b) między punktami w Katarze a punktami w Niemczech i odwrotnie

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

c) między punktami w Katarze a punktami we Francji i odwrotnie

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

d) między punktami w Katarze a punktami we Włoszech i odwrotnie

Trasy	Poziom bazowy	Etap 1	Etap 2	Etap 3	Etap 4	Etap 5
Do/ze wszystkich punktów	81	84	84	89	92	Bez ograniczeń

e) między punktami w Katarze a punktami w Niderlandach i odwrotnie

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

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

a) między punktami w Katarze a punktami w Belgii i odwrotnie

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

b) między punktami w Katarze a punktami w Niemczech i odwrotnie

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

c) między punktami w Katarze a punktami we Francji i odwrotnie

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

d) między punktami w Katarze a punktami we Włoszech i odwrotnie

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

e) między punktami w Katarze a punktami w Niderlandach i odwrotnie

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

9. W odniesieniu do piątej wolności dotyczącej przewozów wyłącznie towarowych przewoźnicy lotniczy Stron są uprawnieni, od dnia podpisania niniejszej Umowy, do korzystania z praw określonych w art. 2 ust. 2 lit. c) niniejszej Umowy w odniesieniu do trzech lotów tygodniowo („poziom bazowy”) między każdym państwem członkowskim UE a Katar. Liczbę uprawnień do świadczenia przewozów określają etapy przewidziane w tabeli poniżej, prowadzące ostatecznie do nadania uprawnień do wykonywania siedmiu połączeń tygodniowo. „Etap 1” rozpoczyna się pierwszego dnia zimowego sezonu IATA 2020/2021, a kolejne etapy („etapy 2–4”) – pierwszego dnia sezonów zimowych IATA, odpowiednio 2021/2022, 2022/2023 i 2023/2024.

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

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

ZAŁĄCZNIK 2

GEOGRAFICZNE STOSOWANIE PRAW PIĄTEJ WOLNOŚCI W PRZYPADKU PRZEWOZÓW WYŁĄCZNIE TOWAROWYCH

Sekcja 1

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

Ameryka Północna

Kanada, Stany Zjednoczone, Meksyk

Wyspy Karaibskie i Bermudy

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

Ameryka Centralna

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

Ameryka Południowa

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

Sekcja 2

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

Azja Południowa

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

Azja Środkowa

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

Azja Wschodnia

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

Azja Południowo-Wschodnia

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

Azja, Pacyfik

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