



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 8.4.2021.
COM(2021) 157 final

ANNEX

PRILOG

Prijedlogu odluke Vijeća

o potpisivanju, u ime Unije, i privremenoj primjeni Sporazuma o zračnom prijevozu između Države Katara, s jedne strane, i Europske unije i njezinih država članica, s druge strane

SPORAZUM O ZRAČNOM PRIJEVOZU
IZMEĐU DRŽAVE KATAR,
S JEDNE STRANE,
I EUROPSKE UNIJE I NJEZINIH DRŽAVA ČLANICA,
S DRUGE STRANE

SADRŽAJ

ČLANAK 1.: Definicije

GLAVA I.: GOSPODARSKE ODREDBE

ČLANAK 2.: Dodjela prava

ČLANAK 3.: Odobrenja za rad

ČLANAK 4.: Odbijanje, opoziv, suspenzija i ograničenje odobrenja

ČLANAK 5.: Liberalizacija vlasništva i kontrole

ČLANAK 6.: Usklađenost sa zakonima i propisima

ČLANAK 7.: Pošteno tržišno natjecanje

ČLANAK 8.: Komercijalne mogućnosti

ČLANAK 9.: Carine

ČLANAK 10.: Korisničke naknade

ČLANAK 11.: Tarife i vozarine

ČLANAK 12.: Statistički podaci

GLAVA II.: REGULATORNA SURADNJA

ČLANAK 13.: Sigurnost zračnog prometa

ČLANAK 14.: Zaštita zračnog prometa

ČLANAK 15.: Upravljanje zračnim prometom

ČLANAK 16.: Okoliš

ČLANAK 17.: Odgovornost zračnih prijevoznika

ČLANAK 18.: Zaštita potrošača

ČLANAK 19.: Računalni sustavi rezervacija

ČLANAK 20.: Socijalni aspekti

GLAVA III.: INSTITUCIONALNE ODREDBE

ČLANAK 21.: Tumačenje i provedba

ČLANAK 22.: Zajednički odbor

ČLANAK 23.: Rješavanje sporova i arbitraža

ČLANAK 24.: Odnos s drugim sporazumima

ČLANAK 25.: Izmjene

ČLANAK 26.: Pristupanje novih država članica Europske unije

ČLANAK 27.: Otkaz

ČLANAK 28.: Registracija Sporazuma

ČLANAK 29.: Stupanje na snagu, privremena primjena i depozitar

PRILOG 1.: Prijelazne odredbe

PRILOG 2.: Zemljopisna primjenjivost prava prometovanja pete slobode za usluge isključivo teretnog prijevoza

DRŽAVA KATAR (dalje u tekstu „Katar”),

s jedne strane;

i

KRALJEVINA BELGIJA,

REPUBLIKA BUGARSKA,

ČEŠKA REPUBLIKA,

KRALJEVINA DANSKA,

SAVEZNA REPUBLIKA NJEMAČKA,

REPUBLIKA ESTONIJA,

IRSKA,

HELENSKA REPUBLIKA,

KRALJEVINA ŠPANJOLSKA,

FRANCUSKA REPUBLIKA,

REPUBLIKA HRVATSKA,

TALIJANSKA REPUBLIKA,

REPUBLIKA CIPAR,

REPUBLIKA LATVIJA,

REPUBLIKA LITVA,

VELIKO VOJVODSTVO LUKSEMBURG,

MAĐARSKA,

REPUBLIKA MALTA,

KRALJEVINA NIZOZEMSKA,

REPUBLIKA AUSTRIJA,

REPUBLIKA POLJSKA,

PORTUGALSKA REPUBLIKA,

RUMUNJSKA,

REPUBLIKA SLOVENIJA,

SLOVAČKA REPUBLIKA,

REPUBLIKA FINSKA,

KRALJEVINA ŠVEDSKA,

ugovorne stranke Ugovora o Europskoj uniji i Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje u tekstu zajedno „Ugovori EU-a”) i države članice Europske unije (dalje u tekstu „države članice EU-a” ili, ako se odnosi na pojedinačnu državu članicu, „država članica EU-a”),

i EUROPSKA UNIJA,

s druge strane;

Katar i države članice EU-a stranke su Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu,

otvorene za potpisivanje u Chicagu 7. prosinca 1944., zajedno s Europskom unijom;

ŽELEĆI promicati svoje interese u pogledu zračnog prijevoza kao sredstva kojim se pridonosi bližim političkim i gospodarskim odnosima između stranaka;

PREPOZNAJUĆI važnost koju povezanost učinkovitim zračnim prijevozom ima za promicanje trgovine, turizma, ulaganja te gospodarskog i društvenog razvoja;

ŽELEĆI poboljšati usluge zračnog prijevoza i promicati međunarodni zrakoplovni sustav koji se temelji na nediskriminaciji te pravednim i jednakim mogućnostima za tržišno natjecanje zračnih prijevoznika;

ŽELEĆI osigurati najviši stupanj sigurnosti i zaštite u zračnom prijevozu i potvrđujući ozbiljnu zabrinutost zbog djela ili prijetnji kojima se ugrožava sigurnost zrakoplova, osoba ili imovine, negativno utječe na rad zrakoplova i narušava povjerenje putnika u sigurnost civilnog zrakoplovstva;

UVAŽAVAJUĆI Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorenu za potpisivanje u Chicagu 7. prosinca 1944.;

ODLUČNI maksimalno iskoristiti moguće koristi regulatorne suradnje;

POTVRĐUJUĆI važne moguće koristi koje mogu proizaći iz konkurentnih usluga zračnog prijevoza i djelatnosti održivog zračnog prijevoza;

ŽELEĆI potaknuti pošteno tržišno natjecanje, prepoznajući da određene subvencije mogu negativno utjecati na tržišno natjecanje i ugroziti temeljne ciljeve ovog Sporazuma i prepoznajući da se moguće koristi možda neće moći ostvariti u slučaju da se zračnim prijevoznici ne osiguraju jednaki uvjeti za tržišno natjecanje;

NAMJERAVAJUĆI proširiti okvir postojećih sporazuma i dogovora između stranaka u cilju otvaranja pristupa tržištima i ostvarivanja što većih koristi za putnike, pošiljatelje, zračne prijevoznike i zračne luke i njihove zaposlenike, zajednice te druge dionike s posrednim koristima;

POTVRĐUJUĆI važnost zaštite okoliša pri razvoju i provedbi politike u području međunarodnog zrakoplovstva;

POTVRĐUJUĆI potrebu za hitnim mjerama za borbu protiv klimatskih promjena i za stalnom suradnjom kako bi se smanjile emisije stakleničkih plinova u zrakoplovnom sektoru, u skladu s njihovim međunarodnim obvezama u tom području, uključujući instrumente

Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (ICAO);

POTVRĐUJUĆI važnost zaštite interesa potrošača i suradnje radi postizanja visoke razine zaštite potrošača;

PREPOZNAJUĆI da se povećanjem komercijalnih mogućnosti ne namjeravaju ugroziti radni standardi stranaka ili njihovi standardi povezani s radom i ponovno potvrđujući važnost razmatranja učinaka ovog Sporazuma na radnu snagu, uvjete zapošljavanja i uvjete rada te koristi koje nastaju kad se znatne ekonomske dobiti od otvorenih i konkurentnih tržišta kombiniraju s visokim radnim standardima;

UZIMAJUĆI U OBZIR želju da se istraže načini olakšavanja boljeg pristupa industrije zračnog prijevoza kapitalu radi daljnjeg razvoja zračnog prijevoza;

ŽELEĆI sklopiti sporazum o zračnom prijevozu kao dopunu Konvenciji;

SPORAZUMJELI SU SE KAKO SLIJEDI:

ČLANAK 1.

Definicije

Za potrebe ovog Sporazuma, osim ako je drukčije navedeno, izraz:

1. „Sporazum” znači ovaj Sporazum, svi njegovi prilozi i sve njegove izmjene;
2. „zračni prijevoz” znači prijevoz putnika, prtljage, tereta i pošte, odvojeno ili u kombinaciji, koji se obavlja zrakoplovom i koji je na raspolaganju javnosti za naknadu ili najam, uključujući usluge redovitog i neredovitog zračnog prijevoza;
3. „utvrđivanje državljanstva” znači nalaz da zračni prijevoznik koji predlaže pružanje usluga zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma ispunjava zahtjeve iz članka 3. ovog Sporazuma u pogledu vlasništva, učinkovitog nadzora i glavnog poslovnog sjedišta;
4. „nadležna tijela” znači vladine agencije ili subjekti odgovorni za administrativne funkcije na temelju ovog Sporazuma;
5. „računalni sustav rezervacija” ili „CRS” znači računalni sustav koji sadržava informacije o, među ostalim, voznim redovima, raspoloživosti i vozarinama za više od jednog zračnog prijevoznika, s mogućnošću rezervacija ili izdavanja karata ili bez te mogućnosti, pri čemu su neke ili sve te usluge na raspolaganju naručiteljima. Za potrebe ovog Sporazuma izraz „CRS” obuhvaća „globalne distribucijske sustave” ili „GDS”, pod uvjetom da oni sadržavaju proizvode zračnog prijevoza;
6. „Konvencija” znači Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorena za potpisivanje u Chicagu 7. prosinca 1944., i uključuje:
 - (a) sve izmjene koje su stupile na snagu na temelju članka 94. točke (a) Konvencije i koje su ratificirali Katar i država članica EU-a ili države članice EU-a, kako je relevantno za predmetno pitanje; i
 - (b) sve priloge ili sve njihove izmjene donesene na temelju članka 90. Konvencije, u mjeri u kojoj su ti prilozi ili izmjene u svakom trenutku važeći i za Katar i za državu članicu EU-a ili za države članice EU-a, kako je relevantno za predmetno pitanje;
7. „diskriminacija” znači razlikovanje bilo koje vrste bez objektivnog opravdanja;
8. „tarife” znači cijene koje se plaćaju zračnim prijevoznicima ili njihovim zastupnicima

ili drugim prodavateljima karata za zračni prijevoz putnika (uključujući sve ostale povezane vrste prijevoza) te uvjete pod kojima se te cijene primjenjuju, uključujući naknadu i uvjete koji se nude agenciji te ostalim pomoćnim službama;

9. „utvrđivanje sposobnosti” znači nalaz da zračni prijevoznik koji predlaže pružanje usluga zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma ima zadovoljavajuće financijske sposobnosti i odgovarajuću upravljačku stručnost za pružanje takvih usluga te je spreman postupati u skladu sa zakonima, propisima i zahtjevima kojima se uređuje pružanje takvih usluga;

10. „puni trošak” znači trošak pružene usluge uvećan za razumnu naknadu za administrativne troškove;

11. „međunarodni zračni prijevoz” znači zračni prijevoz koji prolazi zračnim prostorom preko državnog područja više od jedne države;

12. „stranke” znači, s jedne strane, Katar, i, s druge strane, Europska unija i njezine države članice;

13. „glavno poslovno sjedište” znači glavno sjedište ili registrirani ured zračnog prijevoznika na državnom području stranke u kojoj se obavljaju glavne financijske funkcije i provodi operativni nadzor nad zračnim prijevoznikom, uključujući upravljanje kontinuiranom plovidbenošću;

14. „vozarine” znači cijene koje se plaćaju za zračni prijevoz tereta (uključujući sve ostale povezane vrste prijevoza) te uvjete pod kojima se te cijene primjenjuju, uključujući naknadu i uvjete koji se nude agenciji te ostalim pomoćnim službama;

15. „samostalno obavljanje usluga” znači stanje u kojemu korisnik zračne luke izravno obavlja sam za sebe jednu ili više kategorija zemaljskih usluga i za pružanje takvih usluga ne zaključuje nikakav ugovor s trećom osobom. Za potrebe ove definicije korisnici zračne luke ne smatraju se između sebe trećim osobama ako:

- (a) jedna strana ima većinski udio u vlasništvu drugog ili
- (b) jedno te isto tijelo ima većinski udio u vlasništvu oba;

16. „ozbiljni poremećaji u gospodarstvu Katara ili države članice EU-a” znači izvanredna, privremena (kratkoročna ili dugoročna) i znatna kriza koja utječe na cjelokupno gospodarstvo Katara ili države članice EU-a, a ne na posebnu regiju ili gospodarski sektor;

17. „zaustavljanje u svrhe koje nisu povezane s prijevozom” znači slijetanje u bilo koju svrhu osim ukrcaja ili iskrcaja putnika, prtljage, tereta i/ili pošte u zračnom prijevozu;

18. „subvencija” znači svaki financijski doprinos koji dodjeljuje vlada ili bilo koje drugo javno tijelo na bilo kojoj razini, uključujući:

- i. izravni prijenos sredstava i mogući izravni prijenos sredstava ili obveza;
- ii. odricanje od dospjelih prihoda ili njihovu nenaplatu;
- iii. pružanje dobara ili usluga, osim opće infrastrukture, ili kupnju dobara ili usluga; ili
- iv. izvršavanje plaćanja mehanizmu financiranja ili ovlaštenje privatnog tijela ili davanje naloga privatnom tijelu za obavljanje jedne ili više funkcija navedenih u točkama i., ii. te iii. koje bi obično bile u nadležnosti vlade ili drugog javnog tijela, pri čemu se ta praksa, u stvarnom smislu, ne razlikuje od praksi koje vlade obično provode,

koje su ograničene, *de jure* ili *de facto*, na određene zračne prijevoznike i donose korist zračnom prijevozniku ili zračnim prijevoznicima. Smatra se da se financijskom intervencijom koju je provela vlada ili drugo javno tijelo ne dodjeljuje nikakva korist ako bi privatni tržišni subjekt vođen komercijalnim razmatranjima proveo istu financijsku intervenciju;

19. za Državu Katar „državno područje” ima značenje koje mu je dodijeljeno u članku 2. Konvencije. Za Europsku uniju i njezine države članice „državno područje” znači kopneno područje, unutarnje vode i teritorijalno more država članica na koje se primjenjuju Ugovor o Europskoj uniji i Ugovor o funkcioniranju Europske unije i pod uvjetima utvrđenima u tim Ugovorima te zračni prostor iznad njih;

20. „korisnička naknada” znači naknada koja se naplaćuje zračnim prijevoznicima kako bi im se dalo na raspolaganje objekte odnosno pružalo usluge zračne luke, zaštite okoliša u zrakoplovstvu, zračne plovidbe ili zaštite zračnog prometa, uključujući povezane usluge i objekte.

GLAVA I.
GOSPODARSKE ODREDBE

ČLANAK 2.

Dodjela prava

Raspored ruta

1. Svaka stranka dopušta zračnim prijevoznicima druge stranke da prometuju rutama navedenima u nastavku:

- (a) za zračne prijevoznike iz Katara:

sve točke u Kataru – sve točke za privremena slijetanja – sve točke u Europskoj uniji – sve sljedeće točke

- (b) za zračne prijevoznike iz Europske unije:

sve točke u Europskoj uniji – sve točke za privremena slijetanja – sve točke u Kataru – sve sljedeće točke

Za potrebe primjene prethodno navedenog rasporeda ruta:

„sve točke” znači jedna ili više točaka;

„sve točke u Europskoj uniji” znači jedna ili više točaka u istoj državi članici EU-a ili u različitim državama članicama EU-a, odvojeno ili u kombinaciji, bilo kojim redoslijedom.

Prava prometovanja

2. Svaka stranka dodjeljuje drugoj stranci na nediskriminirajućoj osnovi sljedeća prava kako bi zračni prijevoznici iz druge stranke mogli obavljati međunarodni zračni prijevoz:

- (a) pravo letenja preko njezina državnog područja bez slijetanja;
 - (b) pravo zaustavljanja na njezinu državnom području u svrhe koje nisu povezane s prijevozom;
 - (c) pravo obavljanja redovitog i izvanrednog međunarodnog zračnog prijevoza putnika, kombiniranih usluga i usluge isključivo teretnog prijevoza:

i. za zračne prijevoznike iz Katara pravo pružanja međunarodnog zračnog prijevoza između bilo kojih točaka u Kataru i bilo kojih točaka u Europskoj uniji s

(A) pravima prometovanja treće i četvrte slobode bez ograničenja u pogledu ruta, kapaciteta i/ili učestalosti; i

(B) pravima prometovanja pete slobode za usluge isključivo teretnog prijevoza između Europske unije i sljedećih točaka navedenih u Prilogu 2., odjeljku 1., pod uvjetom da ostvarivanje prava prometovanja pete slobode ne premašuje sedam (7) tjednih letova po državi članici EU-a;

ii. za zračne prijevoznike iz Europske unije pravo pružanja međunarodnog zračnog prijevoza između bilo kojih točaka u Europskoj uniji i bilo kojih točaka u Kataru s

(A) pravima prometovanja treće i četvrte slobode bez ograničenja u pogledu ruta, kapaciteta i/ili učestalosti; i

(B) pravima prometovanja pete slobode za usluge isključivo teretnog prijevoza između Katara i sljedećih točaka navedenih u Prilogu 2., odjeljku 2., pod uvjetom da ostvarivanje prava prometovanja pete slobode ne premašuje sedam (7) tjednih letova po državi članici EU-a.

Ostvarivanje tih prava prometovanja podliježe prijelaznim odredbama iz Priloga 1. ovom Sporazumu; i

Kako bi se otklonile sumnje, za one države članice EU-a koje u svojim postojećim bilateralnim sporazumima i dogovorima s Katarom o uslugama zračnog prijevoza imaju sedam (7) ili manje tjednih letova s pravima prometovanja pete slobode za usluge isključivo teretnog prijevoza, ukupni broj tjednih letova na koje prijevoznici obje stranke imaju pravo na kraju prijelaznog razdoblja bit će sedam (7);

(d) druga prava utvrđena ovim Sporazumom.

Operativna fleksibilnost

3. Zračni prijevoznici svake stranke mogu u pogledu bilo kojeg leta ili svih letova i prema svojem odabiru na rutama iz prethodnog stavka 1.:

(a) obavljati letove u jednom ili oba smjera;

(b) kombinirati različite brojeve letova u okviru jedne operacije zrakoplova;

- (c) opsluživati srednje točke, daljnje točke i točke na državnim područjima stranaka u bilo kojoj kombinaciji i bilo kojim redoslijedom u skladu s odredbama stavka 2.;
- (d) izostaviti zaustavljanja na bilo kojoj točki ili točkama;
- (e) prebaciti promet s bilo kojeg svojeg zrakoplova na bilo koji drugi svoj zrakoplov na bilo kojoj točki (promjena zrakoplova uz zadržavanje istog broja leta);
- (f) zaustaviti se na bilo kojoj točki na državnom području ili izvan državnog područja bilo koje stranke;
- (g) obavljati tranzitni promet preko državnog područja druge stranke;
- (h) objediniti promet na istom zrakoplovu bez obzira na to odakle takav promet potječe; i
- (i) opsluživati više od jedne točke, u istoj državi članici EU-a ili u Kataru, tijekom istog prijevoza (koterminalizacija).

Operativna fleksibilnost propisana u ovom stavku u točkama od (a) do (i) može se ostvarivati bez ograničenja u pogledu smjera, bez geografskih ograničenja i bez gubitka bilo kojeg prava na obavljanje prijevoza koji je inače dopušten na temelju ovog Sporazuma, pod uvjetom da:

- i. zračni prijevoznici iz Katara opslužuju točke u Kataru;
- ii. zračni prijevoznici iz Europske unije opslužuju točke u Europskoj uniji.

4. Svaka stranka dopušta svakom zračnom prijevozniku druge stranke da odredi učestalost i kapacitet međunarodnog zračnog prijevoza koji nudi na temelju stanja na tržištu. U skladu s tim pravom ni jedna stranka ne ograničava jednostrano količinu prometa, učestalost ili redovitost usluga, određivanje ruta, polazište i odredište prometa, tipove zrakoplova koje upotrebljavaju zračni prijevoznici druge stranke, osim zbog carinskih, tehničkih, operativnih, ekoloških ili zdravstvenih razloga te razloga sigurnosti upravljanja zračnim prometom ili ako je drugačije propisano ovim Sporazumom.

5. Ništa se u ovom Sporazumu ne smatra:

- (a) dodjeljivanjem zračnim prijevoznicima iz Katara prava na ukrcaj u bilo kojoj državi članici EU-a putnika, prtljage, tereta i/ili pošte koji se prevoze za naknadu i čije je odredište druga točka u istoj državi članici EU-a;

- (b) dodjeljivanjem zračnim prijevoznicima iz Europske unije prava na ukrcaj u Kataru putnika, prtljage, tereta i/ili pošte koji se prevoze za naknadu ili najam i čije je odredište druga točka u Kataru.

ČLANAK 3.

Odobrenja za rad

1. Nakon zaprimanja zahtjeva zračnog prijevoznika jedne stranke za izdavanje odobrenja za rad nadležna tijela druge stranke dodjeljuju odgovarajuće odobrenje za rad i tehničke dozvole po najkraćem postupku, pod sljedećim uvjetima:

- (a) za zračnog prijevoznika iz Katara:

- i. da je glavno poslovno sjedište zračnog prijevoznika u Kataru te da zračni prijevoznik ima važeću operativnu licenciju u skladu s pravom Katara;

- ii. Katar provodi i održava učinkovit regulatorni nadzor nad zračnim prijevoznikom; i

- iii. da je zračni prijevoznik u vlasništvu, izravnom ili većinskom, i pod učinkovitim nadzorom Katara i/ili njegovih državljana;

- (b) za zračnog prijevoznika iz Europske unije:

- i. da zračni prijevoznik ima poslovni nastan na području Europske unije u skladu s ugovorima EU-a i ima važeću operativnu licenciju u skladu s pravom Europske unije;

- ii. da država članica EU-a koja je izdala svjedodžbu zračnog prijevoznika provodi i održava učinkoviti regulatorni nadzor nad zračnim prijevoznikom te da je nadležno tijelo jasno identificirano; i

- iii. da je zračni prijevoznik u vlasništvu, izravnom ili većinskom, i pod učinkovitim nadzorom države članice ili država članica Europske unije ili Europskog udruženja slobodne trgovine i/ili državljana tih država;

- (c) da se poštuju odredbe iz članaka 13. i 14. ovog Sporazuma; i
 - (d) da zračni prijevoznik ispunjava uvjete propisane u zakonima i propisima koje stranka koja obrađuje zahtjev uobičajeno primjenjuje na obavljanje operacija u međunarodnom zračnom prijevozu.
2. Kad dodjeljuju odobrenja za rad i tehničke dozvole, svaka stranka dužna je postupati prema svim prijevoznicima druge stranke bez diskriminacije.
3. Nakon zaprimanja zahtjeva za odobrenje za rad koji je podnio zračni prijevoznik jedne stranke druga stranka priznaje primjerenost svakog utvrđivanja sposobnosti i/ili državljanstva koje je provela prva stranka u vezi s tim zračnim prijevoznikom kao da su to utvrđivanje provela njezina vlastita nadležna tijela te ne istražuje dodatno ta pitanja, osim kako je propisano u članku 4. stavku 2. ovog Sporazuma. Kako bi se otklonile sumnje, ovaj stavak ne obuhvaća priznavanje utvrđivanja u pogledu potvrda ili dozvola povezanih sa sigurnošću, sigurnosnih mjera ili osiguranja.

ČLANAK 4.

Odbijanje, opoziv, suspenzija i ograničenje odobrenja

1. Bilo koja stranka može odbiti, opozvati, suspendirati, uvesti uvjete za odobrenja za rad ili tehničke dozvole ili ih ograničiti ili na neki drugi način odbiti, suspendirati, uvesti uvjete za operacije zračnog prijevoznika druge stranke ili ih ograničiti ako:
- (a) za zračnog prijevoznika iz Katara:
 - i. glavno poslovno sjedište zračnog prijevoznika nije u Kataru ili ako zračni prijevoznik nema važeću operativnu licenciju u skladu s pravom Katara;
 - ii. Katar ne provodi ili ne održava učinkovit regulatorni nadzor nad zračnim prijevoznikom; ili
 - iii. zračni prijevoznik nije u vlasništvu, izravnom ili većinskom, ili pod učinkovitim nadzorom Katara i/ili državljana Katara;
 - (b) za zračnog prijevoznika iz Europske unije:

- i. zračni prijevoznik nema poslovni nastan na području Europske unije u skladu s ugovorima EU-a ili nema važeću operativnu licenciju u skladu s pravom Europske unije;
 - ii. država članica EU-a koja je izdala svjedodžbu zračnog prijevoznika ne provodi ili ne održava učinkovit regulatorni nadzor nad zračnim prijevoznikom ili nadležno tijelo nije jasno identificirano; ili
 - iii. zračni prijevoznik nije u vlasništvu, izravnom ili većinskom, ili pod učinkovitim nadzorom države članice ili država članica Europske unije ili Europskog udruženja slobodne trgovine i/ili državljana tih država;
- (c) zračni prijevoznik ne ispunjava uvjete propisane u zakonima i propisima iz članka 6. ovog Sporazuma i/ili zakone i propise koje stranka koja obrađuje zahtjev uobičajeno primjenjuje na obavljanje operacija u međunarodnom zračnom prijevozu.
2. Ako stranka ima opravdane razloge za sumnju da je zračni prijevoznik druge stranke u bilo kojoj od situacija utvrđenih u stavku 1., ta stranka može tražiti savjetovanje s drugom strankom.
3. Takvo savjetovanje počinje što prije, a najkasnije trideset (30) dana od zaprimanja takvog zahtjeva. Ako se u roku od trideset (30) dana ili u dogovorenom vremenskom okviru od datuma početka takvih savjetovanja ne postigne zadovoljavajući dogovor ili se ne poduzmu dogovorene korektivne mjere, stranka koja je zatražila savjetovanje ima pravo odbiti, opozvati, suspendirati, nametnuti uvjete ili ograničenje odobrenja za rad ili tehničkih dozvola zračnog prijevoznika druge stranke kako bi se osigurala usklađenost s odredbama ovog članka.
4. Neovisno o stavku 3., s obzirom na stavak 1. točku (c), stranka može poduzeti izravne ili hitne mjere ako je to potrebno u slučaju nužde ili kako bi se spriječila daljnja neusklađenost. Kako bi se otklonile sumnje, za postojanje daljnje neusklađenosti nadležna tijela stranaka već su morala pokrenuti pitanje neusklađenosti.

ČLANAK 5.

Liberalizacija vlasništva i kontrole

Stranke priznaju moguće koristi progresivne liberalizacije vlasništva i kontrole nad svojim zračnim prijevoznicima. Stranke pristaju da u prikladnom trenutku u Zajedničkom odboru razmotre liberalizaciju vlasništva i kontrole nad zračnim prijevoznicima. Kao rezultat tog razmatranja Zajednički odbor može preporučiti izmjene ovog Sporazuma u skladu s člankom 25. ovog Sporazuma.

ČLANAK 6.

Usklađenost sa zakonima i propisima

1. Kad zrakoplov ulazi na državno područje jedne od stranaka, leti u tom državnom području ili izlazi s tog državnog područja, zračni prijevoznici druge stranke dužni su poštovati zakone i propise koji se primjenjuju u pogledu ulaska zrakoplova kojim se obavlja međunarodni zračni prijevoz na to državno područje, letenja takva zrakoplova u tom državnom području ili izlaska takva zrakoplova s tog državnog područja.
2. Kad zrakoplov ulazi na državno područje jedne od stranaka, leti u tom državnom području ili izlazi s tog državnog područja, putnici, posada, prtljaga, teret i/ili pošta zračnih prijevoznika druge stranke, ili bilo tko tko djeluje u njihovo ime, dužni su poštovati zakone i propise te stranke koji se primjenjuju u pogledu ulaska putnika, posade, prtljage, tereta i/ili pošte u zrakoplovu na to državno područje, njihovih aktivnosti na tom državnom području ili njihova izlaska s tog državnog područja (uključujući propise koji se odnose na ulazak, odobrenje, imigraciju, putovnice, carinu i karantenu te, ako je riječ o pošti, poštanske propise).
3. Stranke na svojem državnom području dopuštaju zračnim prijevoznicima druge stranke da poduzmu mjere kojima se osigurava da se prevoze samo osobe koje imaju putne isprave potrebne za ulazak na državno područje druge stranke ili za tranzit preko tog državnog područja.

ČLANAK 7.

Pošteno tržišno natjecanje

1. Stranke se slažu da njihovi zračni prijevoznici moraju imati poštene i jednake mogućnosti za tržišno natjecanje u pružanju usluga zračnog prijevoza.
2. Stranke:
 - (a) u okviru svojih nadležnosti te primjenjujući svoje unutarnje postupke i procese zabranjuju i, ako postoje, uklanjaju sve oblike diskriminacije ili nepoštenih praksi koji bi negativno utjecali na poštenu i jednaku mogućnost tržišnog natjecanja zračnih prijevoznika druge stranke u pružanju usluga zračnog prijevoza;

- (b) ne odobravaju i ne dopuštaju subvencije zračnim prijevoznicima ako te subvencije negativno utječu na poštenu i jednaku mogućnost tržišnog natjecanja zračnih prijevoznika druge stranke u pružanju usluga zračnog prijevoza.

3. Neovisno o stavku 2. točki (b) može se odobriti sljedeće:

- (a) potpora nesolventnim zračnim prijevoznicima ili zračnim prijevoznicima u poteškoćama, pod uvjetom da:
 - i. ta potpora ovisi o vjerodostojnom planu restrukturiranja koji se temelji na realnim pretpostavkama kako bi se u razumnom vremenu ponovno zajamčila dugoročna održivost nesolventnog zračnog prijevoznika ili zračnog prijevoznika u poteškoćama; i
 - ii. predmetni zračni prijevoznik, njegovi ulagači ili dioničari znatno sami pridonose troškovima restrukturiranja;
- (b) privremena potpora za likvidnost zračnom prijevozniku u poteškoćama u obliku zajmova ili jamstava za zajmove ograničena je na iznos koji je potreban samo za održavanje poslovanja predmetnog zračnog prijevoznika u razdoblju koje je potrebno za izradu plana restrukturiranja ili likvidacije;
- (c) pod uvjetom da su ograničene na minimalne iznose potrebne za postizanje njihova cilja i da se učinci na pružanje usluga zračnog prijevoza svedu na najmanju moguću mjeru:
 - i. subvencije za otklanjanje štete nastale zbog prirodnih katastrofa;
 - ii. u slučaju Katara, subvencije za otklanjanje ozbiljnih poremećaja u njegovu gospodarstvu; te, u slučaju EU-a i njegovih država članica, subvencije za otklanjanje ozbiljnih poremećaja u gospodarstvu jedne ili više država članica EU-a;
- (d) subvencije zračnim prijevoznicima kojima je povjereno obavljanje jasno definiranih obveza pružanja javnih usluga potrebnih za ispunjavanje osnovnih potreba prijevoza stanovništva koje samo tržište ne može ispuniti, pod uvjetom da su te subvencije ograničene na razumnu naknadu za pružanje usluga zračnog prijevoza.

4. Stranke osiguravaju da svi njihovi zračni prijevoznici koji pružaju usluge zračnog prijevoza na temelju ovog Sporazuma javno objavljuju, barem jedanput godišnje, financijski izvještaj i popratni financijski izvještaj koji je prošao vanjsku reviziju u skladu s međunarodno priznatim računovodstvenim standardima i standardima korporativnog financijskog objavljivanja, kao što su Međunarodni standardi financijskog izvještavanja; i da se, ako stranka pruža subvenciju, ta subvencija zasebno navodi u financijskom izvještaju.

5. Svaka stranka na zahtjev druge stranke dostavlja drugoj stranci u roku od 30 dana, osim ako se stranke dogovore drukčije, financijske izvještaje i sve druge informacije koje mogu biti razumno dostupne, uključujući informacije o pitanjima obuhvaćenima stavkom 4., koje bi druga stranka mogla opravdano zatražiti kako bi provjerila poštuju li se odredbe ovog članka. Ako su takve informacije poslovno osjetljive, stranka koja je podnijela zahtjev dužna je s njima postupati povjerljivo.

6. Svaka stranka, primjenjujući svoje unutarnje postupke i procese, provodi i primjenjuje mjere kojima se njezinim zračnim prijevoznicima stvarno zabranjuje i sprečava sljedeće:

- (a) sudjelovanje u usklađenim praksama koje proizlaze iz izričitog ili implicitnog sporazuma ili odluke konkurenata, čiji je cilj ili učinak sprečavanje, smanjenje ili narušavanje tržišnog natjecanja. Ta se zabrana može proglasiti neprimjenjivom ako takvi sporazumi, odluke ili prakse pridonose poboljšanju pružanja ili distribucije usluga ili promicanju tehničkog ili gospodarskog napretka, a istodobno potrošačima omogućuju pravedan udio u koristi koja iz njih proizlazi i pri tome: i. predmetnim trgovačkim društvima ne nameću ograničenja koja nisu nužna za postizanje navedenih ciljeva; ii. takvim zračnim prijevoznicima ne pružaju mogućnost isključivanja konkurencije s tržišta s obzirom na znatan dio navedenih proizvoda;
- (b) zloupotreba vladajućeg položaja na način koji može utjecati na usluge zračnog prijevoza prema toj stranci/iz te stranke te
- (c) koncentracije zračnih prijevoznika kojima se znatno ometa učinkovito tržišno natjecanje, posebice

7. Ako stranka (dalje u tekstu „stranka koja djeluje”) smatra da na poštene i jednake mogućnosti tržišnog natjecanja njezinih zračnih prijevoznika negativno utječe:

- (a) diskriminacija ili nepoštene prakse zabranjene u skladu sa stavkom 2. točkom (a);
- (b) subvencija zabranjena u skladu sa stavkom 2. točkom (b), osim one iz stavka 3.;
- (c) neusklađenost s obvezama u pogledu transparentnosti utvrđenima u stavcima 4. i 5.; ili
- (d) neuspjeh druge stranke da ispuni obveze utvrđene u stavku 6.;

može postupiti u skladu sa stavcima od 8. do 10.

8. Stranka koja djeluje podnosi drugoj stranci pisani zahtjev za savjetovanje, popraćen pisanim izvješćem sa svojim primjedbama i materijalnim dokazima. Savjetovanja počinju u roku od trideset (30) dana od zaprimanja zahtjeva, osim ako se stranke dogovore drukčije.

Savjetovanja se mogu zatražiti preko Zajedničkog odbora.

9. Ako stranka koja djeluje i druga stranka ne uspiju postići dogovor o tom pitanju u roku od šezdeset (60) dana od početka savjetovanja ili u nekom drugom razdoblju koje su dogovorile stranke ili Zajednički odbor, stranka koja djeluje može poduzeti mjere protiv zračnih prijevoznika koji su sudjelovali u spornom ponašanju ili su imali koristi od diskriminacije, nepoštenih praksi ili subvencija. Stranka koja djeluje obavješćuje u pisanom obliku drugu stranku o mjerama koje treba poduzeti najmanje petnaest (15) dana prije provedbe svake takve mjere.

10. Mjere poduzete u skladu s prethodnim stavkom primjerene su, proporcionalne i ograničene u svojem području primjene i trajanju na ono što je nužno kako bi se smanjila šteta za prijevoznike stranke koja djeluje te uklonila nepoštena prednost koju su stekli prijevoznici na koje se mjere odnose.

11. Aktivnostima i mjerama poduzetima u skladu sa stavkom 9. ne dovodi se u pitanje pravo bilo koje stranke da se pozove na postupak za rješavanje sporova utvrđen u članku 23. ovog Sporazuma.

12. Ako se pitanja koja se odnose na ovaj članak upute na postupak za rješavanje sporova utvrđen u članku 23. ovog Sporazuma, prepolovljuju se rokovi navedeni u stavcima 10., 11. i 12. tog članka.

13. Ništa u ovom Sporazumu ne utječe na ovlasti tijela nadležnih za tržišno natjecanje stranaka ili sudova koji preispituju odluke tih tijela niti ih ograničava ili na bilo koji način ugrožava. Ni jedna mjera koju stranka poduzima u skladu sa stavkom 9. ovog članka ne dovodi u pitanje moguće aktivnosti i mjere koje poduzimaju navedena tijela i sudovi, uključujući aktivnosti i mjere stranke koja djeluje. Odluke sudova koji preispituju aktivnosti i mjere tih nadležnih tijela isključuju se iz mehanizma za rješavanje sporova iz članka 23. ovog Sporazuma.

ČLANAK 8.

Komercijalne mogućnosti

Poslovanje

1. Stranke se slažu da bi prepreke poslovanju na koje nailaze komercijalni operatori mogle negativno utjecati na koristi koje se žele postići ovim Sporazumom. Stranke stoga ulaze u djelotvoran i uzajaman proces uklanjanja prepreka poslovanju komercijalnih operatora obiju stranaka ako te prepreke mogu negativno utjecati na komercijalne operacije, prouzročiti narušavanje tržišnog natjecanja ili utjecati na jednake mogućnosti za tržišno natjecanje.

2. Zajednički odbor osnovan u skladu s člankom 22. ovog Sporazuma dužan je izraditi

postupak suradnje u vezi s poslovanjem i komercijalnim mogućnostima. U skladu s člankom 22. ovog Sporazuma stranka može zatražiti sastanak Zajedničkog odbora radi raspravljanja o pitanjima u vezi s primjenom ovog članka.

Predstavnici zračnih prijevoznika

3. Zračni prijevoznici svake stranke imaju pravo na državnom području druge stranke slobodno uspostavljati urede i objekte koji su potrebni za pružanje usluga zračnog prijevoza te za promicanje i prodaju usluga zračnog prijevoza i srodnih aktivnosti, uključujući pravo prodaje i izdavanja karata i/ili manifesta u zračnom prijevozu, vlastitih i onih drugih zračnih prijevoznika.

4. Zračni prijevoznici svake stranke imaju pravo, u skladu sa zakonima i drugim propisima druge stranke u vezi s ulaskom, boravištem i zapošljavanjem, dovesti i zadržati na državnom području druge stranke svoje rukovodeće, prodajno, tehničko, operativno i drugo stručno osoblje koje je potrebno za podršku pružanju usluga zračnog prijevoza. Obje su stranke dužne olakšati i ubrzati dodjelu odobrenja za rad, ako je potrebno, za osoblje zaposleno u uredima u skladu s ovim stavkom, uključujući osoblje koje obavlja određene privremene poslove, ako to ne prelazi devedeset (90) dana, podložno odgovarajućim zakonima i propisima na snazi. Zračni prijevoznici svake stranke mogu slobodno odabrati hoće li na državnom području druge stranke raditi s općim prodajnim zastupnikom po svojem izboru ili bez njega.

Zemaljske usluge

5. Svaki zračni prijevoznik mora u pogledu zemaljskih usluga na državnom području druge stranke imati:

- (a) pravo na obavljanje vlastitih zemaljskih usluga (samostalno obavljanje usluga); ili
- (b) pravo na biranje među konkurentskim dobavljačima, uključujući druge zračne prijevoznike, koji pružaju zemaljske usluge u cijelosti ili djelomično, ako je tim dobavljačima dopušten pristup tržištu na temelju zakona i drugih propisa svake stranke i ako su takvi dobavljači prisutni na tržištu.

Prava iz točaka (a) i (b) ovog stavka podliježu samo specifičnim ograničenjima u smislu raspoloživog prostora ili kapaciteta koja proizlaze iz potrebe za održavanjem sigurnog rada zračne luke. Ako je takvim ograničenjima samostalno obavljanje usluga ograničeno, spriječeno ili isključeno i ako nema stvarnog tržišnog natjecanja među pružateljima zemaljskih usluga, predmetna stranka mora osigurati da sve takve usluge budu dostupne svim zračnim prijevoznicima na jednakoj i odgovarajućoj osnovi; cijene takvih usluga određuju se prema odgovarajućim, objektivnim, transparentnim i nediskriminirajućim kriterijima.

Dodjela slotova u zračnim lukama

6. Svaka se stranka dužna pobrinuti da se njezini propisi, smjernice i postupci za dodjelu slotova u zračnim lukama na njezinu državnom području primjenjuju transparentno, djelotvorno, nediskriminirajuće i pravovremeno.

Operativni planovi, programi i rasporedi

7. Obavijest o operativnim planovima, programima ili rasporedima usluga zračnog prijevoza koji se obavljaju na temelju ovog Sporazuma stranka može zatražiti isključivo u informativne svrhe. Ako jedna od stranaka zahtijeva takvo obavješćivanje, dužna je smanjiti administrativna opterećenja koja zbog zahtjeva i postupaka u pogledu obavješćivanja nastaju za posrednike u zračnom prijevozu i zračne prijevoznike druge stranke.

Prodaja, lokalni troškovi i prijenos sredstava

8. Svaki zračni prijevoznik svake stranke može se baviti prodajom usluga zračnog prijevoza i povezanih usluga na državnom području druge stranke, izravno i/ili, po nahođenju zračnog prijevoznika, preko svojih prodajnih zastupnika, drugih posrednika koje imenuje zračni prijevoznik ili putem interneta ili bilo kojeg drugog dostupnog kanala. Svaki zračni prijevoznik ima pravo prodavati takve usluge prijevoza i povezane usluge, a svaka osoba može kupiti takve usluge prijevoza i povezane usluge u valuti tog državnog područja ili u slobodno konvertibilnim valutama.

9. Zračni prijevoznici svake stranke mogu na državnom području druge ugovorne stranke plaćati lokalne troškove u lokalnoj valuti, uključujući, ali ne ograničavajući se na, kupnju goriva. Po vlastitom nahođenju, zračni prijevoznici svake stranke mogu na državnom području druge stranke takve troškove plaćati u slobodno konvertibilnim valutama prema tržišnom tečaju.

10. Svaki zračni prijevoznik ima pravo na zahtjev promijeniti lokalne prihode u slobodno konvertibilne valute te ih na bilo koji način i u bilo koje doba doznačiti s državnog područja druge stranke u zemlju vlastitog izbora. Te se konverzije i doznake dopuštaju odmah, bez ograničenja ili oporezivanja koja bi se na njih odnosila, prema tečaju primjenjivom za tekuće transakcije i s doznačivanjem na dan kad prijevoznik podnese prvi zahtjev za doznačivanje te konverzije i doznake nisu podložne nikakvim naknadama osim naknada koje banke uobičajeno naplaćuju za takve konverzije i doznake.

Dogovori o zajedničkom plasiranju na tržište

11. Pri obavljanju ili nuđenju usluga prijevoza na temelju ovog Sporazuma svaki zračni prijevoznik neke od stranaka može sklapati dogovore o zajedničkom plasiranju na tržište, kao

što su sporazumi o rezervaciji kapaciteta ili sporazumi o skupnoj oznaci s:

- (a) bilo kojim zračnim prijevoznikom ili prijevoznicima stranaka;
- (b) bilo kojim zračnim prijevoznikom ili prijevoznicima treće zemlje; i/ili
- (c) bilo kojim pružateljem površinskog prijevoza (kopnom ili morem) iz bilo koje zemlje;

pod uvjetom da i. ovlašteni zračni prijevoznik ima odgovarajuća prava prometovanja, ii. zračni prijevoznici koji komercijaliziraju uslugu imaju odgovarajuća prava na rute u rasporedu ruta, te iii. ti dogovori ispunjavaju regulatorne zahtjeve koji se uobičajeno primjenjuju u takvim dogovorima.

12. Pri obavljanju ili nuđenju usluga prijevoza na temelju ovog Sporazuma svaki zračni prijevoznik neke od stranaka može sklapati dogovore o zajedničkom plasiranju na tržište, kao što su sporazumi o rezervaciji kapaciteta ili sporazumi o skupnoj oznaci, sa prijevoznikom koji opslužuje domaći sektor, pod uvjetom da i. je to dio međunarodnog putovanja i ii. dogovori ispunjavaju zahtjeve koji se uobičajeno primjenjuju u takvim dogovorima. Za potrebe ovog stavka domaći sektor znači, ako je zračni prijevoznik iz Europske unije, ruta unutar državnog područja države članice EU-a; a ako je zračni prijevoznik iz Katara, ruta unutar državnog područja Katara.

13. Kad je riječ o putničkom prijevozu koji je prodan u okviru dogovora o zajedničkom plasiranju na tržište, kupca se na mjestu prodaje, ili u svakom slučaju u trenutku prijave ili, ako je riječ o presjedanju, prije ukrcaja, obavješćuje o tome koji će prijevoznici izvršiti prijevoz za svaki dio usluge.

Intermodalni prijevoz

14. Kad je riječ o putničkom prijevozu, pružatelji usluga površinskog prijevoza ne podliježu zakonima i propisima kojima se uređuje zračni prijevoz ako bi jedini razlog za to podlijezanje bio taj što taj površinski prijevoz izvodi zračni prijevoznik pod svojim imenom.

15. Ne dovodeći u pitanje bilo koju drugu odredbu ovog Sporazuma, zračnim prijevoznicima i posrednim pružateljima usluga prijevoza tereta stranaka dopušta se bez ograničenja da u vezi s međunarodnim zračnim prometom koriste bilo kakav površinski prijevoz tereta do ili od bilo kojih točaka na državnim područjima stranaka ili u trećim zemljama, uključujući prijevoz do i od svih zračnih luka s carinskim objektima i uključujući, ako je primjenjivo, pravo prijevoza tereta pod carinskim nadzorom u skladu s primjenjivim zakonima i propisima. Takav teret, bilo da se kreće površinom ili zrakom, mora imati pristup carinskim postupcima i objektima u zračnim lukama. Zračni prijevoznici mogu odabrati da

sami obavljaju površinski prijevoz ili da ga pruže na temelju dogovora s drugim prijevoznicima koji obavljaju površinski prijevoz, uključujući površinski prijevoz koji obavljaju drugi zračni prijevoznici i neizravni pružatelji usluga zračnog prijevoza tereta. Takve usluge intermodalnog prijevoza tereta mogu se nuditi po jedinstvenoj izravnoj cijeni za kombinirani zračni i površinski prijevoz, pod uvjetom da se pošiljatelji ne dovedu u zabludu u vezi s činjenicama o takvom prijevozu.

Franšiza i brendiranje

16. Zračni prijevoznici svake stranke imaju pravo sklapanja dogovora o franšizi ili brendiranju s trgovačkim društvima, uključujući zračne prijevoznike, bilo koje stranke ili trećih zemalja, pod uvjetom da zračni prijevoznici imaju odgovarajuće odobrenje i da ispunjavaju uvjete propisane na temelju zakona i propisa koje stranke uobičajeno primjenjuju na takve dogovore, osobito one kojima se zahtijeva otkrivanje identiteta zračnog prijevoznika koji pruža uslugu.

Zakup

17. Stranke uzajamno zračnim prijevoznicima daju pravo pružanja usluga na temelju ovog Sporazuma:

- (a) uporabom zrakoplova zakupljenog bez posade od bilo kojeg zakupodavca
- (b) uporabom zrakoplova zakupljenog s posadom od drugih zračnih prijevoznika iste stranke iz koje je zakupnik;
- (c) uporabom zrakoplova zakupljenog s posadom od zračnih prijevoznika zemlje koja nije stranka zakupnika, pod uvjetom da je zakup opravdan na temelju izvanrednih potreba, potreba u pogledu sezonskih kapaciteta ili operativnih poteškoća zakupnika i da zakup ne traje dulje nego što je nužno za ispunjenje tih potreba ili prevladavanje tih poteškoća.

Predmetne stranke mogu zahtijevati da dogovore o zakupu odobre njihova nadležna tijela radi provjere usklađenosti s uvjetima iz ovog stavka i s primjenjivim zahtjevima u pogledu sigurnosti i zaštite. Međutim, ako stranka zahtijeva takvo odobrenje, ona nastoji ubrzati postupke odobrenja i smanjiti administrativno opterećenje predmetnih prijevoznika. Kako bi se otklonile sumnje, odredbama ovog stavka ne dovode se u pitanje zakoni i propisi stranke u pogledu zakupa zrakoplova zračnih prijevoznika te stranke.

ČLANAK 9.

Carine

1. Nakon dolaska na državno područje jedne stranke zrakoplovi kojima zračni prijevoznici druge stranke obavljaju međunarodni zračni prijevoz, njihova uobičajena oprema, gorivo, maziva, zalihe potrošne tehničke robe, zemaljska oprema, rezervni dijelovi (uključujući motore), zalihe na zrakoplovu (uključujući, ali ne ograničavajući se na, hranu, piće, duhan i druge proizvode namijenjene za prodaju putnicima ili za upotrebu od strane putnika u ograničenim količinama tijekom leta) i drugi artikli namijenjeni za upotrebu ili koji se upotrebljavaju isključivo u vezi s letom ili servisiranjem zrakoplova u međunarodnom zračnom prijevozu, izuzimaju se, na temelju uzajamnosti, od svih uvoznih ograničenja, poreza na imovinu i kapital, carina, trošarina i sličnih pristojbi i naknada:

- (a) koje propisuju nacionalna tijela, lokalna tijela ili Europska unija; i
- (b) koje se ne temelje na troškovima pruženih usluga.

2. Na temelju uzajamnosti, od poreza, nameta, carina, pristojbi i naknade iz stavka 1. ovog članka, uz iznimku naknada na temelju troškova pruženih usluga, izuzimaju se i:

- (a) zalihe zrakoplova unesene ili isporučene na državno područje stranke i ukrcane u zrakoplov u razumnim količinama, za upotrebu u zrakoplovu zračnog prijevoznika druge stranke koji je u odlasku i koji se koristi u međunarodnom zračnom prijevozu, čak i kad se te zalihe trebaju koristiti na dijelu puta koji se izvodi iznad navedenog državnog područja;
- (b) zemaljska oprema i rezervni dijelovi (uključujući motore) uneseni na državno područje stranke radi servisiranja, održavanja ili popravaka zrakoplova zračnog prijevoznika druge stranke koji se koristi u međunarodnom zračnom prijevozu;
- (c) gorivo, mazivo i potrošni tehnički materijali uneseni ili isporučeni na državno područje stranke za upotrebu u zrakoplovu zračnog prijevoznika druge stranke koji se koristi u međunarodnom zračnom prijevozu, čak i kad se te zalihe planira koristiti na dijelu puta koji se izvodi iznad navedenog državnog područja;
- (d) tiskani materijal, kako je predviđeno carinskim zakonodavstvom svake stranke, unesen ili ispušten na državnom području jedne stranke i ukrcan u zrakoplov za upotrebu u zrakoplovu zračnog prijevoznika druge stranke koji je u odlasku i koji se koristi u međunarodnom zračnom prijevozu, čak i kad se te zalihe koriste na dijelu puta koji se izvodi iznad navedenog državnog područja; i
- (e) sigurnosna i zaštitna oprema za upotrebu u zračnim lukama ili na teretnim

terminalima.

3. Ništa u ovom Sporazumu ne sprečava stranku da na nediskriminirajući način uvede poreze, davanja, carine, naknade i pristojbe za gorivo isporučeno na njezinu državnom području za upotrebu u zrakoplovu zračnog prijevoznika koji obavlja prijevoz između dviju točaka na njezinu državnom području.

4. Uobičajena oprema koja se nalazi u zrakoplovu, kao i materijal, zalihe i rezervni dijelovi iz stavaka 1. i 2. ovog članka koji se obično drže u zrakoplovu čiji je operator zračni prijevoznik iz jedne stranke može se istovariti na državnom području druge stranke samo uz odobrenje carinskih tijela te stranke te se može zahtijevati da se ti artikli čuvaju pod nadzorom ili kontrolom tih tijela, sve do njihova ponovnog izvoza ili zbrinjavanja na drugi način u skladu s carinskim propisima.

5. Izuzeća propisana ovim člankom mogu se primijeniti i kad zračni prijevoznici jedne stranke imaju ugovor s drugim zračnim prijevoznikom koji za posudbu ili prijenos artikala navedenih u stavcima 1. i 2. ovog članka na državnom području druge stranke koristi slična izuzeća koje je dodijelila druga stranka.

6. Ništa u ovom Sporazumu ne sprečava bilo koju stranku da uvede poreze, davanja, carine, pristojbe i naknade za robu koja se prodaje putnicima, a koja nije namijenjena za potrošnju u zrakoplovu, tijekom zračnog prijevoza između dviju točaka unutar njezina državnog područja na kojima je dopušten ukrcaj i iskrcaj.

7. Prtljaga i teret u izravnom provozu preko državnog područja stranke izuzeti su od poreza, carina, naknada i ostalih sličnih pristojbi koje se ne temelje na trošku pružene usluge.

8. Može se zahtijevati da se oprema i zalihe iz stavaka 1. i 2. ovog članka čuvaju pod nadzorom ili kontrolom nadležnih tijela.

9. Ovaj Sporazum ne utječe na konvencije koje su na snazi između pojedinih država članica EU-a i Katara o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja dohotka i kapitala.

ČLANAK 10.

Korisničke naknade

1. Svaka je stranka dužna osigurati da su korisničke naknade koje njezina nadležna tijela ili subjekti mogu uvesti zračnim prijevoznicima druge stranke za korištenje usluga u zračnoj plovidbi i kontrole zračnog prometa povezane s troškovima i da te korisničke naknade nisu

nepravedno diskriminirajuće. U svakom slučaju, te se korisničke naknade procjenjuju za zračne prijevoznike druge stranke pod uvjetima koji nisu nepovoljniji od najpovoljnijih uvjeta koji su na raspolaganju bilo kojem drugom zračnom prijevozniku.

2. Svaka stranka osigurava da korisničke naknade koje njezina nadležna tijela ili subjekti mogu uvesti zračnim prijevoznicima druge stranke za korištenje zračne luke, zaštite zračnog prometa i povezanih objekata i usluga, uz iznimku korisničkih naknada koje se naplaćuju za usluge iz članka 8. stavka 5. ovog Sporazuma, nisu nepravedno diskriminirajuće te da se ravnopravno raspodjeljuju među kategorijama korisnika. Te korisničke naknade mogu odražavati, ali ne smiju premašiti, puni trošak koji nadležna tijela ili subjekti imaju za osiguravanje odgovarajuće zračne luke te objekata i usluga zaštite zračnog prometa u toj zračnoj luci ili u zračnim lukama u kojima se primjenjuje zajednički sustav naplate. Te korisničke naknade mogu obuhvaćati razuman prinos na aktivu, nakon amortizacije. Objekti i usluge za koje se naplaćuju korisničke naknade pružaju se na učinkovitoj i ekonomičnoj osnovi. U svakom slučaju, te se korisničke naknade primjenjuju na zračne prijevoznike druge stranke pod uvjetima koji nisu nepovoljniji od najpovoljnijih uvjeta koji su na raspolaganju bilo kojem drugom zračnom prijevozniku u trenutku primjene naknada.

3. Svaka stranka zahtijeva od nadležnih tijela ili subjekata na svojem državnom području i zračnih prijevoznika koji koriste usluge i objekte da prema potrebi provode savjetovanja i razmjenjuju informacije kako bi se omogućilo točno procjenjivanje opravdanosti korisničkih naknada u skladu s načelima iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Nadležna tijela ili subjekti dostavljaju korisnicima u razumnom roku obavijest o svakom prijedlogu promjena korisničkih naknada kako bi se korisnicima omogućilo da daju svoje mišljenje i primjedbe prije uvođenja promjena.

ČLANAK 11.

Tarife i vozarine

1. Stranke dopuštaju da njihovi zračni prijevoznici određuju tarife i vozarine na temelju slobodnog i poštenog tržišnog natjecanja.

2. Svaka stranka može u isključivo informativne svrhe i na nediskriminirajućoj osnovi zahtijevati da se njezina nadležna tijela na pojednostavnjenoj osnovi obavješćuje o tarifama i vozarinama koje zračni prijevoznici iz obiju stranaka nude za usluge koje potječu s njezina državnog područja. Ne može se zahtijevati da se takva obavijest zračnih prijevoznika dostavi ranije od početne ponude tarife odnosno vozarine.

ČLANAK 12.

Statistički podaci

1. Stranke surađuju u okviru Zajedničkog odbora kako bi olakšale razmjenu statističkih podataka o zračnom prijevozu na temelju ovog Sporazuma.
2. Svaka stranka drugoj stranci na njezin zahtjev dostavlja dostupne nepovjerljive i komercijalno neosjetljive statističke podatke o zračnom prijevozu na temelju ovog Sporazuma, kako se zahtijeva odgovarajućim zakonima i propisima stranaka, na nediskriminirajućoj osnovi i u razumnoj mjeri.

GLAVA II. REGULATORNA SURADNJA

ČLANAK 13.

Sigurnost zračnog prometa

1. Stranke ponovno potvrđuju važnost bliske suradnje u području sigurnosti zračnog prometa. U tom kontekstu stranke po potrebi dodatno surađuju u vezi s istragama nesreća, regulatornim razvojem, razmjenom informacija o sigurnosti, mogućim uzajamnim sudjelovanjem u aktivnostima nadzora ili provođenjem zajedničkih aktivnosti nadzora te razvojem zajedničkih projekata i inicijativa.

2. Svjedodžbe o plovidbenosti, svjedodžbe o osposobljenosti i licencije koje je izdala ili proglasila valjanima jedna stranka i koje su i dalje na snazi druga stranka i njezina zrakoplovna tijela za potrebe pružanja usluga zračnog prijevoza prepoznaju kao valjane, pod uvjetom da su takve svjedodžbe ili licencije izdane ili proglašene valjanima u skladu s barem relevantnim međunarodnim standardima i preporučenim praksama i postupcima za usluge u zračnoj plovidbi uspostavljenima na temelju Konvencije.

3. Svaka stranka može u svakom trenutku zatražiti savjetovanje u vezi sa sigurnosnim standardima i zahtjevima koje održava i koje primjenjuje druga stranka u područjima povezanim sa zrakoplovnom opremom, letaćkom posadom, zrakoplovima i letenjem zrakoplova. Takva savjetovanja provode se u roku od trideset (30) dana od podnošenja zahtjeva.

4. Ako nakon takvih savjetovanja stranka koja je podnijela zahtjev utvrdi da druga stranka ne održava i ne primjenjuje na učinkovit način sigurnosne standarde i zahtjeve u područjima iz stavka 3. ovog članka koji su, ako se ne odluči drukčije, barem jednaki minimalnim standardima uspostavljenima u skladu s Konvencijom, obavlja drugu stranku o takvom nalazu.

Druga stranka u roku od trideset (30) dana podnosi plan korektivnih mjera koji sadržava vremenski okvir za provedbu. Stranke prije njihove provedbe dogovaraju plan korektivnih mjera i odgovarajući vremenski okvir.

Ako druga stranka ne poduzme odgovarajuće korektivne mjere u razumnom roku, stranka koja je podnijela zahtjev može opravdano odbiti, opozvati, suspendirati, nametnuti uvjete ili ograničiti odobrenja za rad ili tehničke dozvole ili na drukčiji način odbiti, opozvati, suspendirati, nametnuti uvjete ili ograničiti rad zračnog prijevoznika koji je pod sigurnosnim nadzorom druge stranke.

5. Svaka stranka prihvaća da svaki zrakoplov kojim upravlja zračni prijevoznik stranke, ili kojim se upravlja u ime stranke, može, dok je na državnom području druge stranke, podlijegati inspekcijskom pregledu na stajanci nadležnog tijela druge stranke kako bi se provjerila valjanost dokumenata zrakoplova i dokumenata posade te vidljivo stanje zrakoplova i njegove opreme, pod uvjetom da takav pregled ne uzrokuje nerazumno kašnjenje u radu zrakoplova.

6. Ako stranka nakon provedbe inspekcijskog pregleda na stajanci utvrdi da zrakoplov ili rad zrakoplova nije u skladu s minimalnim standardima i postupcima za usluge u zračnoj plovidbi uspostavljenima u skladu s Konvencijom, ta stranka obavještuje operatora zrakoplova o takvoj neusklađenosti te zahtijeva korektivne mjere koje se smatraju prikladnima. Kad god je to primjereno, od nadležnih tijela druge stranke koja su odgovorna za nadzor sigurnosti zračnog prijevoznika koji upravlja zrakoplovom može se zatražiti da prihvate korektivnu mjeru koju je poduzeo operator zrakoplova. Neovisno o tome, svaka stranka omogućit će pristup nalazima inspekcijskih pregleda na stajanci koji su provedeni na operatorima zrakoplova koji su pod sigurnosnim nadzorom druge stranke.

7. Svaka stranka ima pravo poduzeti hitne mjere, uključujući pravo opoziva, suspenzije ili ograničenja odobrenja za rad ili tehničkih dozvola ili na drugi način suspendirati ili ograničiti rad zračnog prijevoznika druge stranke, ako zaključi da je to potrebno s obzirom na neposrednu prijetnju sigurnosti zračnog prometa. Stranka koja poduzima takve mjere odmah obavještuje drugu stranku, navodeći razloge za svoje mjere.

8. Sve mjere stranke u skladu sa stavcima 4., 6. ili 7. ovog članka moraju biti nužne i razmjerne za rješavanje nalaza o sigurnosti te se ukidaju kad prestane postojati temelj za poduzimanje tih mjera.

ČLANAK 14.

Zaštita zračnog prometa

1. Stranke naglašavaju svoju predanost postizanju najviših standarda zaštite zračnog prometa te se po potrebi mogu uključiti u daljnji dijalog i suradnju u tom području.

2. Stranke potvrđuju svoje uzajamne obveze pružanja zaštite u civilnom zračnom prometu od nezakonitog ometanja, osobito svoje obveze u skladu s Konvencijom, Konvencijom o kaznenim djelima i određenim drugim djelima počinjenima u zrakoplovima, potpisanom u Tokiju 14. rujna 1963., Konvencijom o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, potpisanom u Haagu 16. prosinca 1970., Konvencijom o suzbijanju nezakonitih djela protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva, potpisanom u Montrealu 23. rujna 1971., Protokolom o suzbijanju nezakonitih djela nasilja u zračnim lukama koje služe međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisanom u Montrealu 24. veljače 1988., i Konvencijom o obilježavanju plastičnih eksploziva s ciljem njihova otkrivanja, potpisanom u Montrealu 1. ožujka 1991., ako su obje stranke ujedno stranke tih konvencija, kao i sa svim

drugim konvencijama i protokolima u vezi sa zaštitom civilnog zračnog prometa čije su stranke obje stranke.

3. Stranke na zahtjev pružaju jedna drugoj svu potrebnu pomoć kako bi se uklonila svaka prijetnja sigurnosti civilnog zrakoplovstva, uključujući sprečavanje otmice civilnih zrakoplova i drugih nezakonitih djela usmjerenih protiv sigurnosti takvih zrakoplova, njihovih putnika i posade, zračnih luka i navigacijskih uređaja, te sve druge prijetnje zaštiti civilnog zrakoplovstva.

4. Stranke u svojim međusobnim odnosima djeluju u skladu s međunarodnim standardima zaštite zračnog prometa i s odgovarajućim preporučenim praksama koje je utvrdio ICAO. Obje stranke zahtijevaju da operatori zrakoplova iz njihovih registara, operatori zrakoplova koji svoje glavno poslovno sjedište ili stalno boravište imaju na njihovu državnom području i operatori zračnih luka na njihovu državnom području postupaju barem u skladu s takvim odredbama o zaštiti zračnog prometa.

5. Svaka stranka osigurava da se na njezinu državnom području provode djelotvorne mjere za zaštitu civilnog zračnog prometa od nezakonitog ometanja, uključujući, ali ne ograničavajući se na, zaštitni pregled putnika i njihove ručne prtljage, zaštitni pregled predane prtljage te zaštitni pregled i zaštitnu kontrolu osoba koje nisu putnici, uključujući posadu, i predmeta koje nose, zaštitni pregled i zaštitnu kontrolu tereta, pošte, kabinskih zaliha i zaliha u zračnim lukama te kontrolu pristupa štićenim područjima zračne luke i zaštitno ograničenim područjima. Te se mjere prilagođavaju tako da budu primjerene u odnosu na porast prijetnji za sigurnost civilnog zračnog prometa. Svaka stranka slaže se da se moraju poštovati odredbe o zaštiti koje zahtijeva druga stranka koje se odnose na ulazak zrakoplova u njezino državno područje, letenje zrakoplova u njezinu državnom području i izlazak zrakoplova s njezina državnog područja.

6. Uz puno uvažavanje i uzajamno poštovanje suvereniteta stranka može donijeti mjere zaštite koje se odnose na ulazak na njezino državno područje i hitne mjere radi konkretne sigurnosne prijetnje, o kojima treba bez odgađanja obavijestiti drugu stranku. Svaka stranka pozitivno razmatra svaki zahtjev druge stranke za opravdane posebne mjere zaštite, pri čemu prva stranka uzima u obzir mjere zaštite koje je druga stranka već primijenila, sva stajališta koja druga stranka možda iznese i moguće negativne učinke na zračni prijevoz između stranaka. Osim ako to nije opravdano moguće u hitnom slučaju, svaka stranka unaprijed obavješćuje drugu stranku o bilo kakvim posebnim mjerama zaštite koje namjerava uvesti, a koje bi mogle imati znatan financijski ili operativni učinak na usluge zračnog prijevoza koje se pružaju na temelju ovog Sporazuma. Svaka stranka može zatražiti sastanak Zajedničkog odbora, po hitnom postupku ako je potrebno, radi rasprave o takvim mjerama zaštite, kako je propisano u članku 22. ovog Sporazuma.

7. Međutim, svaka stranka priznaje da ništa u ovom članku ne ograničava mogućnost stranke da zabrani ulazak na svoje državno područje bilo kojem letu koji smatra prijetnjom svojoj sigurnosti.

8. Ako se dogodi otmica civilnog zrakoplova ili druga nezakonita djela usmjerena protiv sigurnosti zrakoplova, putnika, posade, zračnih luka ili navigacijskih uređaja ili ako postoji prijetnja nekim od navedenih djela, stranke pomažu jedna drugoj olakšavanjem komunikacija i drugim primjerenim mjerama usmjerenima na brzo i sigurno okončanje takvog događaja ili prijetnje.

9. Svaka stranka poduzima sve mjere koje smatra izvedivima kako bi osigurala da se zrakoplov koji je predmet nezakonite otmice zrakoplova ili drugih djela nezakonitog ometanja i koji se nalazi na tlu na njezinu državnom području zadrži na tlu, osim ako je njegov odlazak nužno potreban radi prevladavajuće dužnosti zaštite ljudskog života. Ako je izvedivo, takve se mjere poduzimaju na temelju uzajamnih savjetovanja.

10. Ako stranka ima opravdane razloge za sumnju da se druga stranka ne pridržava odredbi iz ovog članka, ta stranka može zatražiti hitno savjetovanje s drugom strankom. Takva savjetovanja počinju u roku od trideset (30) dana od zaprimanja takvog zahtjeva ili u nekom duljem razdoblju ako se tako dogovori. Nepostizanje zadovoljavajućeg dogovora u roku od trideset (30) dana ili u duljem roku ako je tako dogovoreno opravdanje je stranci koja je zatražila savjetovanje za odbijanje, opoziv, suspenziju, nametanje uvjeta ili ograničavanje odobrenja za rad i tehničkih dozvola zračnog prijevoznika druge stranke kako bi se osigurala usklađenost s odredbama ovog članka. U hitnom slučaju ili radi sprečavanja daljnje neusklađenosti s odredbama ovog članka stranka može poduzeti trenutačne privremene mjere.

11. Sve mjere poduzete u skladu s ovim člankom moraju biti nužne i razmjerne za rješavanje sigurnosne prijetnje i ukidaju se nakon što druga stranka postigne usklađenost s odredbama ovog članka ili kad takve mjere više ne budu potrebne.

ČLANAK 15.

Upravljanje zračnim prometom

1. Stranke surađuju u pogledu regulatornih pitanja koja se odnose na usluge u zračnoj plovidbi, uključujući njihov nadzor. Rješavaju sva pitanja politike koja se odnose na uspješnost upravljanja zračnim prometom kako bi se optimizirala ukupna učinkovitost leta, smanjili troškovi, na najmanju moguću mjeru smanjio utjecaj na okoliš te povećali sigurnost i kapacitet sustava.

2. Stranke potiču svoja nadležna tijela i pružatelje usluga u zračnoj plovidbi da surađuju u pitanjima interoperabilnosti radi dodatne integracije sustava obiju stranaka kad je to moguće, smanjenja utjecaja zrakoplovstva na okoliš te po potrebi razmjene informacija.

3. Stranke promiču suradnju svojih pružatelja usluga u zračnoj plovidbi radi razmjene

podataka o letu i koordiniranja prometnih tokova kako bi se optimizirala učinkovitost leta u cilju poboljšanja uporabe resursa i postizanja predvidivosti, točnosti i kontinuiteta usluge.

4. Stranke se obvezuju surađivati na programima modernizacije, uključujući razvoj, uvođenje i najbolje prakse za gospodarsku učinkovitost, za upravljanje zračnim prometom i relevantne aspekte aerodroma te poticati uzajamno sudjelovanje u aktivnostima potvrđivanja i dokazivanja.

ČLANAK 16.

Okoliš

1. Stranke smatraju da postoji potreba za zaštitom okoliša te je potiču promicanjem održivog razvoja zrakoplovstva. Stranke namjeravaju surađivati na utvrđivanju pitanja povezanih s utjecajima zrakoplovstva na okoliš.

2. Stranke priznaju važnost zajedničkog rada kako bi razmotrile i na najmanju moguću mjeru smanjile učinke zrakoplovstva na okoliš, što je u skladu s ciljevima ovog Sporazuma.

3. Stranke priznaju važnost borbe protiv klimatskih promjena, a stoga i ograničavanja ili smanjenja emisija stakleničkih plinova povezanih s nacionalnim i međunarodnim zračnim prijevozom. Obvezuju se surađivati u tim pitanjima u cilju razvoja i provedbe instrumenata, uključujući provedbena pravila za razvoj sustava za neutralizaciju i smanjenje emisija ugljika za međunarodno zrakoplovstvo (CORSIA) te bilo koji drugi aspekt od osobite važnosti za rješavanje emisija stakleničkih plinova u zrakoplovnom sektoru.

4. Stranke se obvezuju razmjenjivati informacije i održavati redoviti dijalog stručnjaka kako bi poboljšale suradnju u rješavanju učinaka zrakoplovstva na okoliš, uključujući:

- (a) u području istraživanja i razvoja ekoloških zrakoplovnih tehnologija;
- (b) u području inovacija u upravljanju zračnim prometom s ciljem smanjivanja utjecaja zrakoplovstva na okoliš;
- (c) u području istraživanja i razvoja održivih alternativnih goriva za zrakoplovstvo;
- (d) u području razmjene stajališta o pitanjima u vezi s utjecajem zrakoplovstva na okoliš i smanjenju emisija povezanih sa zrakoplovstvom koje utječu na klimu; i

- (e) u području ublažavanja i praćenja buke radi smanjenja utjecaja zrakoplovstva na okoliš.

5. Stranke su dužne u skladu sa svojim multilateralnim pravima i obvezama u području okoliša poboljšati suradnju, uključujući financijsku i tehnološku suradnju, s obzirom na mjere usmjerene na rješavanje pitanja emisija stakleničkih plinova iz međunarodnog zrakoplovstva.

6. Stranke priznaju potrebu za poduzimanjem odgovarajućih mjera radi sprečavanja ili na drugi način rješavanja utjecaja zračnog prijevoza na okoliš, pod uvjetom da su te mjere u cijelosti u skladu s njihovim pravima i obvezama koje proizlaze iz međunarodnog prava.

ČLANAK 17.

Odgovornost zračnih prijevoznika

Stranke potvrđuju svoje obveze u skladu s Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, sastavljenom u Montrealu 28. svibnja 1999. (Montrealska konvencija).

ČLANAK 18.

Zaštita potrošača

Stranke surađuju kako bi zaštitile interese potrošača u zračnom prijevozu. Cilj je te suradnje postići visoku razinu zaštite potrošača. U tu se svrhu stranke preko Zajedničkog odbora međusobno savjetuju o pitanjima koja su od interesa za potrošače, uključujući njihove planirane mjere, u cilju postizanja veće regulatorne konvergencije i usklađenosti u mjeri u kojoj je to moguće.

ČLANAK 19.

Računalni sustavi rezervacija

1. Dobavljači računalnih sustava rezervacija (CRS) na državnom području jedne stranke imaju pravo pokrenuti, održavati i staviti na raspolaganje svoje CRS-ove putničkim agencijama ili turističkim poduzećima čija je glavna djelatnost distribucija proizvoda

povezanih s putovanjima na državnom području druge stranke, pod uvjetom da CRS ispunjava sve odgovarajuće regulatorne zahtjeve druge stranke.

2. Stranke su dužne poništiti svaki postojeći zahtjev kojim bi se CRS-ovima jedne stranke mogao ograničiti slobodan pristup tržištu druge stranke ili na neki drugi način ograničiti tržišno natjecanje. Stranke su dužne suzdržati se od donošenja takvih zahtjeva u budućnosti.

3. Ni jedna stranka ne smije na svojem državnom području uvesti niti dopustiti da se uvedu zahtjevi za dobavljače CRS-ova druge stranke s obzirom na način kako CRS-ovi prikazuju podatke koji su različiti od zahtjeva uvedenih za vlastite dobavljače CRS-ova ili za bilo koje druge CRS-ove koji postoje na njezinu tržištu. Ni jedna stranka ne smije sprečavati sklapanje sporazuma među dobavljačima CRS-ova, njihovim dobavljačima i pretplatnicima koji se odnose na razmjenu informacija o uslugama putovanja, a koji olakšavaju da se potrošačima prikažu sveobuhvatne i nepristrane informacije ili da se ispune regulatorni zahtjevi u pogledu neutralnog prikazivanja podataka.

4. Vlasnici i operatori CRS-ova jedne stranke koji ispunjavaju relevantne regulatorne zahtjeve druge stranke, ako takvi zahtjevi postoje, imaju istu mogućnost posjedovanja CRS-ova na državnom području druge stranke kao i vlasnici i operatori bilo kojeg drugog CRS-a na tržištu te stranke.

ČLANAK 20.

Socijalni aspekti

1. Stranke priznaju važnost razmatranja učinaka ovog Sporazuma na radnu snagu, uvjete zapošljavanja i uvjete rada. Stranke se obvezuju surađivati na pitanjima koja se odnose na radnu snagu u okviru ovog Sporazuma, među ostalim na utjecaj na zapošljavanje, temeljna radna prava, uvjete rada, socijalnu zaštitu i socijalni dijalog.

2. Stranke priznaju pravo svake stranke da odredi svoju razinu zaštite domaćih radnika koju smatra primjerenom te da na odgovarajući način donese ili izmijeni svoje relevantne zakone i politike, u skladu sa svojim međunarodnim obvezama. Stranke osiguravaju da se prava i načela sadržana u njihovim zakonima i propisima ne dovode u pitanje te da se učinkovito provode.

3. Svaka stranka nastavlja poboljšavati te zakone i politike u skladu sa svojim međunarodnim obvezama te teži pružanju i poticanju visoke razine zaštite radnika u zrakoplovnom sektoru. Stranke priznaju da nije moguće pozivati se na kršenje temeljnih načela i prava rada ili ih na drugi način koristiti kao legitimnu komparativnu prednost te da se standardima rada ne bi trebalo koristiti za potrebe protekcionizma.

4. Stranke ponovno potvrđuju, u skladu sa svojim obvezama koje proizlaze iz članstva u Međunarodnoj organizaciji rada (MOR) i iz Deklaracije MOR-a o temeljnim načelima i pravima pri radu i njezine primjene i praćenja, koja je donesena 1998. na 86. zasjedanju Međunarodne konferencije rada, svoju obvezu poštovanja, promicanja i učinkovite provedbe i primjene temeljnih načela i prava pri radu.

5. Stranke promiču ciljeve obuhvaćene Programom MOR-a za dostojanstven rad i Deklaracijom MOR-a o socijalnoj pravdi za pravednu globalizaciju iz 2008., koja je donesena na 97. zasjedanju Međunarodne konferencije rada.

6. Svaka se stranka obvezuje učiniti sve što može kako bi ratificirala, ako to još nije učinila, temeljne konvencije MOR-a. Stranke će isto tako razmotriti ratifikaciju drugih konvencija MOR-a, a posljedično i učinkovitu provedbu odgovarajućih međunarodnih standarda u području rada i socijalne skrbi koji su relevantni za sektor civilnog zrakoplovstva, uzimajući u obzir domaće okolnosti.

7. Svaka stranka može zatražiti sastanak Zajedničkog odbora radi rješavanja pitanja iz područja rada koja stranka koja je podnijela zahtjev smatra bitnima.

GLAVA III. INSTITUCIONALNE ODREDBE

ČLANAK 21.

Tumačenje i provedba

1. Stranke jedna drugoj dodjeljuju prava utvrđena ovim Sporazumom. Sva upućivanja u ovom Sporazumu na prava dodijeljena zračnim prijevoznicima stranke tumače se samo kao upućivanja na prava dodijeljena toj stranci. Ništa u ovom Sporazumu ne tumači se kao da je namijenjeno za dodjeljivanje prava ili nametanje obveza na koje se državljani jedne stranke mogu izravno pozvati pred sudovima druge stranke.

2. Stranke poduzimaju sve odgovarajuće mjere, opće ili posebne, kako bi osigurale ispunjavanje obveza koje proizlaze iz ovog Sporazuma.

3. U ostvarivanju svojih prava iz ovog Sporazuma stranke poduzimaju mjere koje odgovaraju i razmjerne su cilju tih mjera.

4. Stranke se suzdržavaju od svih mjera koje bi mogle ugroziti postizanje ciljeva ovog Sporazuma.
5. Svaka je stranka odgovorna za pravilnu primjenu odredbi ovog Sporazuma na vlastitom državnom području.
6. Ako bilo koja stranka izrazi zabrinutosti zbog mogućeg kršenja ovog Sporazuma, može od druge stranke zatražiti informacije i pomoć. Nakon zaprimanja takvog zahtjeva druga stranka pruža sve potrebne informacije i pomoć, u skladu sa svojim primjenjivim zakonima i propisima.
7. Ovim se Sporazumom ne isključuju savjetovanja i rasprave među nadležnim tijelima stranaka izvan Zajedničkog odbora, uključujući u području razvoja zračnog prometa, zaštite, sigurnosti, okoliša, socijalne politike, upravljanja zračnim prometom, zrakoplovne infrastrukture, pitanja tržišnog natjecanja i zaštite potrošača. Stranke obavješćuju Zajednički odbor o ishodima takvih savjetovanja i rasprava koji mogu utjecati na tumačenje ili primjenu ovog Sporazuma.
8. Kad se u ovom Sporazumu upućuje na suradnju između stranaka, uključujući, ali ne ograničavajući se na, područje komercijalnih mogućnosti, zaštite, sigurnosti, okoliša, upravljanja zračnim prometom i zaštite potrošača, stranke nastoje pronaći zajednički temelj za zajedničko djelovanje kako bi dodatno razvile ovaj Sporazum i/ili poboljšale svoje djelovanje u predmetnim područjima, na temelju uzajamne suglasnosti.

ČLANAK 22.

Zajednički odbor

1. Zajednički odbor sastavljen od predstavnika stranaka odgovoran je za nadzor upravljanja ovim Sporazumom i osigurava njegovu pravilnu provedbu.
2. Zajednički odbor donosi svoj poslovnik.
3. Zajednički odbor sastaje se ako i kad za to postoji potreba, a najmanje jedanput godišnje. Svaka stranka u svakom trenutku može zatražiti sazivanje sastanka Zajedničkog odbora. Takav sastanak mora započeti u najkraćem mogućem roku, a najkasnije dva (2) mjeseca od zaprimanja zahtjeva, osim ako su se stranke dogovorile drukčije.
4. Za potrebe pravilne provedbe ovog Sporazuma Zajednički odbor:
 - (a) razmjenjuje informacije, uključujući one o izmjenama zakona, propisa i politika

stranaka koje mogu utjecati na usluge zračnog prijevoza i statističke podatke povezane sa zračnim prijevozom;

- (b) daje preporuke i donosi odluke ako je to izričito predviđeno ovim Sporazumom;
- (c) uspostavlja suradnju, uključujući u pogledu regulatornih pitanja;
- (d) održava savjetovanja o svim pitanjima koja se odnose na primjenu ili tumačenje ovog Sporazuma te, po potrebi, o pitanjima zračnog prijevoza koja se rješavaju u međunarodnim organizacijama, u odnosima s trećim zemljama i multilateralnim sporazumima, uključujući razmatranje hoće li se dogovoriti zajednički pristup;
- (e) razmatra moguća područja za daljnji razvoj ovog Sporazuma, uključujući preporuku izmjena ovog Sporazuma za pristupanje trećih zemalja ovom Sporazumu.

5. Preporuke i odluke Zajedničkog odbora donose se jednoglasno i konsenzusom između ugovornih stranaka. Odluke koje donese Zajednički odbor obvezujuće su za stranke.

ČLANAK 23.

Rješavanje sporova i arbitraža

1. Ne dovodeći u pitanje članak 4. ovog Sporazuma, sve sporove koji se odnose na primjenu ili tumačenje ovog Sporazuma stranke mogu uputiti mehanizmu za rješavanje sporova predviđenom u ovom članku.

2. Ne dovodeći u pitanje prethodna savjetovanja između stranaka na temelju ovog Sporazuma, ako stranka želi primijeniti mehanizam za rješavanje sporova predviđen ovim člankom, obavješćuje u pisanom obliku drugu stranku o svojoj namjeri i traži sastanak Zajedničkog odbora radi savjetovanja.

3. Ako se sastanak Zajedničkog odbora ne održi u roku od dva (2) mjeseca od zaprimanja zahtjeva iz prethodnog stavka ili do datuma koji su dogovorile stranke, ili ako se spor ne riješi u okviru Zajedničkog odbora u roku od šest (6) mjeseci od navedenog zahtjeva, spor se na temelju dogovora stranaka može uputiti određenoj osobi ili tijelu na odlučivanje. Ako stranke ne mogu postići dogovor o upućivanju spora osobi ili tijelu na odlučivanje, spor se, na zahtjev bilo koje stranke, podnosi na arbitražu.

4. Neovisno o stavku 2. ovog članka, ako je stranka poduzela mjere za odbijanje, opoziv, suspenziju, nametanje uvjeta ili ograničavanje odobrenja za rad ili tehničkih dozvola zračnog prijevoznika druge stranke, spor se odmah može uputiti osobi ili tijelu na odlučivanje ili podnijeti na arbitražu.

5. Zahtjev za arbitražu u pisanom obliku stranka (dalje u tekstu „stranka koja podnosi zahtjev”) podnosi drugoj stranci (dalje u tekstu „stranka koja odgovara na zahtjev”). Stranka koja podnosi zahtjev mora u svojem zahtjevu iznijeti pitanja koja treba riješiti, opisati spornu mjeru i objasniti razloge zašto smatra da takva mjera nije u skladu s odredbama ovog Sporazuma.

6. Ako se stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev ne dogovore drukčije, arbitražni sud u sastavu od tri arbitra bit će sastavljen na sljedeći način:

- (a) u roku od šezdeset (60) dana od zaprimanja zahtjeva za arbitražu stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev imenuju po jednog arbitra. U roku od trideset (30) dana od imenovanja tih dvaju arbitara stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev dogovaraju se o imenovanju trećeg arbitra koji djeluje kao predsjednik suda;
- (b) ako stranka koja podnosi zahtjev ili stranka koja odgovara na zahtjev ne uspije imenovati arbitra ili ako treći arbitar nije imenovan u skladu s točkom (a) ovog stavka, stranka koja podnosi zahtjev ili stranka koja odgovara na zahtjev može od predsjednika Vijeća ICAO-a zatražiti da u roku od trideset (30) dana od zaprimanja tog zahtjeva imenuje potrebnog arbitra ili arbitre. Ako je predsjednik Vijeća ICAO-a državljanin Katara ili države članice EU-a, od potpredsjednika Vijeća koji ima najviše iskustva i koji nije izuzet na osnovi državljanstva traži se da imenuje arbitra ili arbitre.

7. Datum osnivanja arbitražnog suda jest datum kad posljednji od tri arbitra prihvati imenovanje.

8. Postupak se provodi u skladu s poslovnikom koji Zajednički odbor treba donijeti u najkraćem mogućem roku, podložno odredbama ovog članka i u skladu s člankom 22. stavkom 4. točkom (b) i stavkom 5. ovog Sporazuma. Dok Zajednički odbor ne donese poslovnik, arbitražni sud utvrđuje vlastita postupovna pravila.

9. Na zahtjev stranke koja podnosi zahtjev arbitražni sud može do donošenja konačne odluke odobriti stranci koja podnosi zahtjev donošenje privremenih zaštitnih mjera ili zatražiti od stranke koja odgovara na zahtjev da donese privremene zaštitne mjere.

10. Najkasnije u roku od devedeset (90) dana od dana svojeg osnivanja arbitražni sud izdaje stranci koja podnosi zahtjev i stranci koja odgovara na zahtjev privremeno izvješće u kojemu navodi utvrđeno činjenično stanje, primjenjivost relevantnih odredbi i temeljne razloge svega utvrđenoga i svih preporuka. Ako smatra da taj rok nije moguće ispuniti, predsjednik arbitražnog suda o tome pisanim putem obavješćuje stranku koja podnosi zahtjev i stranku koja odgovara na zahtjev, navodeći razloge za odgodu i datum na koji arbitražni sud namjerava izdati svoje privremeno izvješće. Sud ni u kojem slučaju ne smije izdati privremeno izvješće kasnije od sto dvadeset (120) dana od datuma osnivanja arbitražnog suda.

11. Stranka koja podnosi zahtjev ili stranka koja odgovara na zahtjev može arbitražnom sudu podnijeti pisani zahtjev za preispitivanje određenih aspekata privremenog izvješća u

roku od četrnaest (14) dana od njegova izdavanja. Nakon razmatranja svih pisanih primjedbi stranke koja podnosi zahtjev i stranke koja odgovara na zahtjev u pogledu privremenog izvješća, arbitražni sud može izmijeniti svoje izvješće i provesti sva ostala ispitivanja koja smatra prikladnima. Zaključci konačne odluke arbitražnog suda moraju obuhvaćati dostatnu raspravu o argumentima iznesenima u fazi privremenog preispitivanja i dati jasan odgovor na pitanja i primjedbe stranke koja podnosi zahtjev i stranke koja odgovara na zahtjev.

12. Arbitražni sud izdaje konačnu odluku stranci koja podnosi zahtjev i stranci koja odgovara na zahtjev u roku od sto dvadeset (120) dana od datuma osnivanja arbitražnog suda. Ako smatra da taj rok nije moguće ispuniti, predsjednik arbitražnog suda o tome pisanim putem obavještava stranku koja podnosi zahtjev i stranku koja odgovara na zahtjev, navodeći razloge za odgodu i datum na koji arbitražni sud namjerava izdati svoju odluku. Arbitražni sud ni u kojem slučaju ne smije donijeti odluku kasnije od sto pedeset (150) dana od datuma osnivanja arbitražnog suda.

13. Ako je stranka poduzela mjere za odbijanje, opoziv, suspenziju, nametanje uvjeta ili ograničavanje odobrenja za rad ili tehničkih dozvola zračnog prijevoznika druge stranke ili, na zahtjev stranke koja podnosi zahtjev ili stranke koja odgovara na zahtjev, ako arbitražni sud odluči da je slučaj hitan, prepolovljuju se odgovarajući rokovi navedeni u stavcima 10., 11. i 12. ovog članka.

14. Stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev mogu podnijeti zahtjeve za objašnjenje konačne odluke arbitražnog suda u roku od deset (10) dana od njezina izdavanja, a sva se objašnjenja izdaju u roku od petnaest (15) dana od takvog zahtjeva.

15. Ako arbitražni sud utvrdi da postoji povreda ovog Sporazuma, a odgovorna stranka ne postupi u skladu s konačnom odlukom arbitražnog suda ili ne postigne dogovor s drugom strankom o obostrano zadovoljavajućem rješenju u roku od šezdeset (60) dana od izdavanja konačne odluke arbitražnog suda, druga stranka može suspendirati primjenu usporedivih pogodnosti koje proizlaze iz ovog Sporazuma sve dok odgovorna stranka ne postupi u skladu s konačnom odlukom arbitražnog suda ili dok stranka koja podnosi zahtjev i stranka koja odgovara na zahtjev ne postignu dogovor o obostrano zadovoljavajućem rješenju.

16. Svaka stranka snosi troškove arbitra kojeg imenuje. Ostali troškovi arbitražnog suda dijele se ravnomjerno između stranaka.

ČLANAK 24.

Odnos s drugim sporazumima

1. Ovim Sporazumom suspendiraju se prethodni sporazumi i dogovori između stranaka o istom predmetu u skladu sa stavcima 2. i 7. ovog članka, osim ako je ovaj Sporazum otkazan.

2. Odredbe iz prijašnjeg sporazuma ili dogovora o zračnom prijevozu između države

članice EU-a i Katara o pitanjima obuhvaćenima člancima 2., 3., 8. i 11. ovog Sporazuma i dalje se primjenjuju kao dio ovog Sporazuma ako su povoljnije i/ili fleksibilnije za predmetne zračne prijevoznike. Sva prava i povlastice koje imaju zračni prijevoznici iz predmetne države članice EU-a u skladu s tim odredbama primjenjuju se na sve prijevoznike Europske unije.

3. Za potrebe prethodnog stavka svaki spor između stranaka o tome jesu li odredbe ili postupci u skladu s prethodnim sporazumima ili dogovorima između stranaka povoljniji i/ili fleksibilniji rješava se u okviru mehanizma za rješavanje sporova predviđenog u članku 23. ovog Sporazuma.

4. Sva dodatna prava prometovanja koja Katar može dodijeliti državi članici EU-a, ili obratno, nakon datuma stupanja na snagu ovog Sporazuma podliježu ovom Sporazumu i ne diskriminiraju zračne prijevoznike Europske unije. O tim se dogovorima odmah obavješćuje Zajednički odbor.

5. Zajednički odbor sastavlja i ažurira informativni popis odredbi i dogovora o pravima prometovanja iz stavaka 2. i 4. ovog članka.

6. Ako stranke postanu potpisnice multilateralnog sporazuma ili podrže odluku koju donese ICAO u području zračnog prijevoza u pogledu pitanja iz ovog Sporazuma, o tome se na temelju članka 22. ovog Sporazuma savjetuju sa Zajedničkim odborom kako bi utvrdile je li potrebno izmijeniti ovaj Sporazum s obzirom na te promjene.

7. Ništa u ovom Sporazumu ne utječe na valjanost i primjenu postojećih i budućih sporazuma između država članica EU-a i Katara u pogledu područja pod njihovim suverenitetom koja nisu obuhvaćena definicijom „državnog područja” iz članka 1. ovog Sporazuma.

ČLANAK 25.

Izmjene

Sve izmjene ovog Sporazuma stranke mogu dogovoriti na temelju savjetovanja održanih u skladu s člankom 22. ovog Sporazuma. Izmjene stupaju na snagu u skladu s uvjetima utvrđenima u članku 29. ovog Sporazuma.

ČLANAK 26.

Pristupanje novih država članica Europske unije

1. Ovaj je Sporazum otvoren za pristupanje državama koje su postale države članice EU-

a nakon datuma potpisivanja Sporazuma.

2. U tom slučaju pristupanje te države članice Europske unije Sporazumu izvršava se polaganjem isprave o pristupanju glavnom tajniku Vijeća Europske unije, koji će obavijestiti Katar o polaganju isprave o pristupanju i o datumu pristupanja. Pristupanje te države članice Europske unije stupa na snagu tridesetog dana od dana polaganja isprave o pristupanju.

3. Članak 24. stavci 1., 2., 3. i 7. ovog Sporazuma primjenjuju se *mutatis mutandis* na postojeće sporazume i dogovore koji su na snazi u trenutku pristupanja države članice Europske unije ovom Sporazumu.

ČLANAK 27.

Otkaz

Svaka stranka može u pisanom obliku u bilo kojem trenutku diplomatskim putem obavijestiti drugu stranku o svojoj odluci da otkáže ovaj Sporazum. Takva se obavijest istodobno upućuje ICAO-u i Tajništvu UN-a. Ovaj Sporazum prestaje važiti u ponoć (prema GMT-u) na kraju prometne sezone Međunarodne udruge zračnih prijevoznika (IATA) koja je na snazi jednu (1) godinu od datuma pisane obavijesti o otkazu, osim ako je obavijest povučena na temelju dogovora stranaka prije isteka tog razdoblja.

ČLANAK 28.

Registracija Sporazuma

Ovaj Sporazum i sve njegove izmjene registriraju se u ICAO-u, u skladu s člankom 83. Konvencije, i Tajništvu UN-a, u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

ČLANAK 29.

Stupanje na snagu, privremena primjena i depozitar

1. Ovaj Sporazum stupa na snagu prvog dana drugog mjeseca koji slijedi nakon mjeseca u kojem su se stranke međusobno obavijestile da su završeni primjenjivi pravni postupci potrebni u tu svrhu.

2. Za potrebe stavka 1. Katar obavješćuje glavnog tajnika Vijeća Europske unije, a glavni tajnik Vijeća Europske unije diplomatskim putem obavješćuje Katar.
3. Neovisno o stavku 1. ovog članka stranke privremeno primjenjuju ovaj Sporazum u skladu sa svojim unutarnjim postupcima i/ili domaćim zakonodavstvom, kako je primjenjivo, od dana potpisivanja ovog Sporazuma.
4. Glavni tajnik Vijeća Europske unije je depozitar ovog Sporazuma.

U POTVRDU TOGA, niže potpisani, koji su za to propisno ovlašteni, potpisali su ovaj Sporazum.

Sastavljeno u [...] [...] [...] godine, u po dva primjerka, na bugarskom, češkom, danskom, engleskom, estonskom, finskom, francuskom, grčkom, hrvatskom, irskom, latvijskom, litavskom, mađarskom, malteškom, nizozemskom, njemačkom, poljskom, portugalskom, rumunjskom, slovačkom, slovenskom, španjolskom, švedskom, talijanskom i arapskom jeziku, pri čemu je svaki od tih tekstova jednako vjerodostojan. U slučaju bilo kakvih razlika između jezičnih verzija Zajednički odbor odlučuje o jeziku teksta koji će se koristiti.

Za Državu Katar

Za Europsku uniju

Za Kraljevinu Belgiju

Za Republiku Bugarsku

Za Češku Republiku

Za Kraljevinu Dansku

Za Saveznu Republiku Njemačku

Za Republiku Estoniju

Za Irsku

Za Helensku Republiku

Za Kraljevinu Španjolsku

Za Republiku Francusku

Za Republiku Hrvatsku

Za Talijansku Republiku

Za Republiku Cipar

Za Republiku Latviju

Za Republiku Litvu

Za Veliko Vojvodstvo
Luksemburg

Za Mađarsku

Za Maltu

Za Kraljevinu Nizozemsku

Za Republiku Austriju

Za Republiku Poljsku

Za Portugalsku Republiku

Za Rumunjsku

Za Republiku Sloveniju

Za Slovačku Republiku

Za Republiku Finsku

Za Kraljevinu Švedsku.

PRILOG 1.

PRIJELAZNE ODREDBE

1. Neovisno o članku 2. stavku 2. ovog Sporazuma ostvarivanje prava prometovanja treće i četvrte slobode za usluge prijevoza putnika, kombinirane usluge i usluge isključivo teretnog prijevoza te prava prometovanja pete slobode za usluge isključivo teretnog prijevoza na navedenim rutama podliježe prijelaznim odredbama ovog Priloga.

2. Prava prometovanja treće i četvrte slobode između točaka u Kataru i točaka u Belgiji, Njemačkoj, Francuskoj, Italiji i Nizozemskoj postupno se liberaliziraju u skladu sa stavicama od 4. do 8. u nastavku.

3. Prava prometovanja pete slobode za usluge isključivo teretnog prijevoza postupno se povećavaju u skladu sa stavkom 9. u nastavku kako bi se ostvarilo dogovoreno pravo na učestalost od sedam (7) tjednih letova na kraju prijelaznog razdoblja.

4. U pogledu usluga prema državama članicama EU-a / iz država članica EU-a iz stavka 2., zračni prijevoznici stranaka imaju od dana potpisivanja ovog Sporazuma pravo na ostvarivanje prava prometovanja treće i četvrte slobode u skladu s pravima na učestalost letova, koja se u tablicama u stavicama 7. i 8. nazivaju „osnovna vrijednost”, kao i na rute koje se na njih odnose.

5. Prava na učestalost letova za usluge prema državama članicama EU-a / iz država članica EU-a iz stavka 2. podliježu koracima predviđenima u tablicama u stavicama 7. i 8. u nastavku. „Korak 1.” stupa na snagu prvog dana zimske sezone IATA-e 2020./2021., a naknadni koraci („Koraci 2. – 5.”) stupaju na snagu na odgovarajući prvi dan zimske sezone IATA-e, 2021./2022., 2022./2023., 2023./2024. i 2024./2025.

6. Od prvog dana zimske sezone IATA-e 2024./2025. nadalje („Korak 5.”) zračni prijevoznici svake stranke imaju pravo ostvarivati prava prometovanja treće i četvrte slobode iz članka 2. stavka 2. točke (c) ovog Sporazuma bez ograničenja ruta, kapaciteta i/ili učestalosti letova između točaka u Kataru i točaka u svim državama članicama EU-a.

7. Za usluge prijevoza putnika i kombinirane usluge treće i četvrte slobode zračni prijevoznici stranaka imaju pravo na sljedeći broj tjednih letova:

a. Između točaka u Kataru i točaka u Belgiji i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
------	--------------------	----------	----------	----------	----------	----------

U sve točke / iz svih točaka	14	19	24	29	34	Neograničeno
------------------------------	----	----	----	----	----	--------------

b. Između točaka u Kataru i točaka u Francuskoj i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka u Kataru i Parizu	21	24	27	30	33	Neograničeno
U sve točke / iz svih točaka u Kataru i Nici	7	10	14	17	21	Neograničeno
U sve točke / iz svih točaka u Kataru i Lyonu	7	10	14	17	21	Neograničeno
U sve točke / iz svih drugih točaka	7	10	14	17	21	Neograničeno

c. Između točaka u Kataru i točaka u Njemačkoj i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka u Kataru i Frankfurtu	14	18	21	24	28	Neograničeno
U sve točke / iz svih točaka u Kataru i Münchenu	14	18	21	24	28	Neograničeno
U sve točke / iz svih drugih točaka	7	11	14	17	21	Neograničeno

d. Između točaka u Kataru i točaka u Italiji i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka	81	84	84	89	92	Neograničeno

e. Između točaka u Kataru i točaka u Nizozemskoj i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka u Kataru i Amsterdamu	10	12	14	14	17	Neograničeno
U sve točke / iz svih drugih točaka	7	7	14	17	21	Neograničeno

8. Za usluge isključivo teretnog prijevoza treće i četvrte slobode zračni prijevoznici stranaka imaju pravo na sljedeći broj tjednih letova:

a. Između točaka u Kataru i točaka u Belgiji i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka	35	39	42	45	49	Neograničeno

b. Između točaka u Kataru i točaka u Francuskoj i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka	7	10	14	17	21	Neograničeno

c. Između točaka u Kataru i točaka u Njemačkoj i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka	10	14	14	17	21	Neograničeno

d. Između točaka u Kataru i točaka u Italiji i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka	19	21	21	24	28	Neograničeno

e. Između točaka u Kataru i točaka u Nizozemskoj i obrnuto

Rute	Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.	Korak 5.
U sve točke / iz svih točaka	10	14	14	17	21	Neograničeno

9. Za usluge isključivo teretnog prijevoza s pravom prometovanja pete slobode zračni prijevoznici stranaka imaju od dana potpisivanja ovog Sporazuma pravo iz članka 2. stavka 2. točke (c) ovog Sporazuma na tri (3) tjedna leta („osnovna vrijednost”) između svake države članice EU-a i Katara. To pravo na učestalost letova podliježe koracima navedenima u tablici u nastavku kako bi se ostvarilo konačno pravo na učestalost letova od ukupno sedam (7) tjednih letova. „Korak 1.” stupa na snagu prvog dana zimske sezone IATA-e 2020./2021., a naknadni koraci („Koraci 2. – 4.”) stupaju na snagu na odgovarajući prvi dan zimske sezone IATA-e 2021./2022., 2022./2023. i 2023./2024.

Osnovna vrijednost	Korak 1.	Korak 2.	Korak 3.	Korak 4.
3	4	5	6	7

10. U skladu s člankom 24. stavkom 2. ovog Sporazuma, ako prava prometovanja pete slobode za usluge isključivo teretnog prijevoza dodijeljena prije potpisivanja Sporazuma imaju drukčiju zemljopisnu pokrivenost od one iz članka 2. stavka 2. točke (c) ovog Sporazuma, ta se zemljopisna pokrivenost može nastaviti primjenjivati umjesto zemljopisne pokrivenosti iz članka 2. stavka 2. točke (c) ovog Sporazuma za prava na učestalost letova dodijeljena prije potpisivanja ovog Sporazuma.

PRILOG 2.

ZEMLJOPISNA PRIMJENJIVOST PRAVA PROMETOVANJA PETE SLOBODE ZA USLUGE ISKLJUČIVO TERETNOG PRIJEVOZA

ODJELJAK 1.

Zemljopisno područje primjene članka 2. stavka 2. točke (c) podtočke i. podtočke (B) ovog Sporazuma obuhvaća cijeli kontinent Sjeverne Amerike i cijeli kontinent Južne Amerike te susjedne otoke, Bermude, neke karipske otoke i havajske otoke (uključujući Midway i Palmyru). U vrijeme potpisivanja Sporazuma to obuhvaća sljedeće:

Sjeverna Amerika

Kanada, Sjedinjene Američke Države, Meksiko

Karibi i Bermudi

Angvila, Antigva i Barbuda, Bahami, Barbados, Bermudi, Dominika, Dominikanska Republika, Grenada, Haiti, Jamajka, Kajmanski Otoci, Kuba, Montserrat, Sveti Kristofor i Nevis, Sveta Lucija, Sveti Vincent i Grenadini, Otoci Turks i Caicos, Britanski Djevičanski otoci

Srednja Amerika

Belize, El Salvador, Gvatemala, Honduras, Kostarika, Nikaragva, Panama

Južna Amerika

Argentina, Bolivija, Brazil, Čile, Ekvador, Gvajana, Kolumbija, Paragvaj, Peru, Surinam, Urugvaj, Venezuela

ODJELJAK 2.

Zemljopisno područje primjene članka 2. stavka 2. točke (c) podtočke ii. podtočke (B) ovog Sporazuma obuhvaća cijelu Aziju istočno od Irana, uključujući Iran, kao i susjedne otoke, Australiju, Novi Zeland i susjedne otoke te neke otoke Tihog oceana. U vrijeme potpisivanja Sporazuma to obuhvaća sljedeće:

Južna Azija

Afganistan, Bangladeš, Butan, Indija (uključujući Andamanske otoke), Maldivi, Nepal, Pakistan, Šri Lanka

Srednja Azija

Kazahstan, Kirgistan, Mongolija, Rusija, Tadžikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

Istočna Azija

Japan, Kina, Južna Koreja, Posebno upravno područje Hong Kong, Posebno upravno područje Makao, Sjeverna Koreja, Tajvan

Jugoistočna Azija

Brunej Darussalam, Filipini, Indonezija, Kambodža, Laos, Malezija, Mjanmar/Burma, Papua Nova Gvineja, Singapur, Tajland, Vijetnam

Azijsko-pacifička regija

Američka Samoa, Australija, Božićni Otok, Cookovi Otoci, Fidži, Guam, Kiribati, Kokosovi (Keelingovi) Otoci, Maršalovi Otoci, Mikronezija, Nauru, Novi Zeland, Niue, Otok Norfolk, Palau, Samoa, Salomonski Otoci, Sjevernomarijanski Otoci, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.