

СПОГОДБА между правителството на Република България и правителството на Обединените арабски емирства за въздушни съобщения между и отвъд техните съответни територии

Ратифицирана със закон, приет от 43-то НС на 28.04.2016 г. – ДВ, бр. 36 от 13.05.2016 г. Издадена от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, обн., ДВ, бр. 72 от 5.09.2017 г., в сила от 9.08.2017 г.

Преамбюл

Правителството на Република България и правителството на Обединените арабски емирства (ОАЕ), наричани отгук нататък "договарящи страни";

Явявайки се страни по Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на седмия ден на декември 1944 г.;

Желаейки да сключат спогодба в съответствие със и в допълнение към посочената конвенция, за целите на създаването и функционирането на въздухоплавателни услуги между и отвъд техните съответни територии;

Признавайки значението на въздушния транспорт като средство за създаване и насърчаване на приятелството, разбирателството и сътрудничеството между народите на двете страни;

В желанието си да улеснят разгръщането на възможностите на международния въздушен транспорт;

се споразумяха за следното:

Член 1 – Определения

1. За целите на тази спогодба, освен ако контекстът изисква друго, терминът:

а) "въздухоплавателни власти" означава: за Обединените арабски емирства (ОАЕ) – Главните власти за гражданско въздухоплаване, а за Република България – министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" в съответствие с техните функции, или и в двата случая – всяко лице или орган, упълномощен да изпълнява функции, които са отговорност на тези власти;

б) "договорени линии" означава международни въздушни линии между и отвъд съответните територии на Република България и Обединените арабски емирства (ОАЕ) за превоз на пътници, багаж и товари (карго), отделно или във всякаква комбинация;

в) "тази спогодба" включва приложенията към нея и всички изменения на тази спогодба или на приложенията и всяко позоваване на тази спогодба следва да се разбира, че включва приложенията, с изключение на случаите, когато е предвидено друго;

г) "територия", "въздушна линия", "авиокомпания", "международна въздушна линия" и "кацане с нетърговски цели" имат значението, съответно определено за тях в членове 2 и 9б от конвенцията; за авиокомпаниите, назначени за Република България, терминът

"авиокомпания" означава още въздушен превозвач с валиден оперативен лиценз, издаден от компетентен лицензиращ орган на държава членка в съответствие с правото на Европейския съюз;

д) "приложение 1" включва таблица на маршрутите, приложена към тази спогодба, и всички клаузи или бележки, фигуриращи в приложение 1, и всяка промяна в него в съответствие с разпоредбите на член 20 от тази спогодба;

е) "товари" включва поща;

ж) "конвенция" означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на седмия ден на декември 1944 г., и включва: (i) всяко изменение към нея, което е влязло в сила съгласно член 94 (а) от конвенцията и е ратифицирано от двете договарящи се страни, и (ii) всяко приложение или изменение, прието към нея, съгласно член 90 от конвенцията, доколкото това приложение или изменение е влязло в сила и за двете договарящи страни;

з) "назначена авиокомпания" означава всяка авиокомпания, назначена и упълномощена в съответствие с член 3 на тази спогодба;

и) "тарифа" означава цената, която трябва да бъде заплатена за превоз на пътници по въздушни линии, както и условията, при които тази цена се прилага, включително възнаградението и условията, предлагани за посредничество и други спомагателни услуги;

й) "такса" е цената, която трябва да бъде заплатена за превоз на товари по въздушни линии, и условията, при които тази цена се прилага, включително възнаградението и условията, предлагани за посредничество и други спомагателни услуги;

к) "потребителска такса" означава такса, удържана на авиокомпаниите от компетентните власти или удържана с разрешението на компетентните власти, за използването на летищни съоръжения, собственост и/или аеронавигационни съоръжения, или съоръжения или услуги за авиационна сигурност, включително услуги и съоръжения, свързани с въздухоплавателните средства, техните екипажи, пътници и товари;

л) "държава членка" означава държава, която е договаряща страна по Договора за създаване на Европейския съюз;

м) "капацитет" означава броя на честотите, които се предлагат на масовия потребител по редовна въздушна линия за определен период от време.

2. При прилагането на тази спогодба договарящите страни трябва да действат в съответствие с разпоредбите на конвенцията, доколкото тези разпоредби са приложими за международни въздушни линии.

Член 2 – Предоставяне на права

1. Всяка договаряща страна предоставя на другата договаряща страна правата,

посочени в тази спогодба за целите на експлоатацията на международни въздушни линии по маршрутите, определени в таблицата на маршрутите, дадена в приложението. Тези маршрути се наричат отгук нататък "определени маршрути".

2. Назначените авиокомпаниии на всяка от договарящите страни се ползват от следните права:

- а) да прелитат през територията на другата договаряща страна без кацане;
- б) да кацат на територията на другата договаряща страна с нетърговски цели; и

в) при спазване на разпоредбите на тази спогодба да кацат на територията на другата договаряща страна, да вземат и оставят международен трафик от пътници, товари и поща, отделно или в комбинация, докато експлоатират договорена линия по определен маршрут.

3. В допълнение авиокомпанията(ите) на всяка договаряща страна, различна от назначените съгласно член 3 от тази спогодба, се ползва от правата, посочени в алинея 2 (а) и (б) на този член.

4. Нищо в този член няма да се счита за предоставяне на право на назначения въздушен превозвач на едната договаряща страна да взема на борда на територията на другата договаряща страна пътници, товари или поща срещу възнаграждение или наем, предназначени за превоз до друга точка на територията на тази друга договаряща страна.

5. Ако поради въоръжен конфликт, политически безредици или събития, или специални и необичайни обстоятелства назначена авиокомпания на едната договаряща страна не е в състояние да експлоатира линия по обичайния маршрут, другата договаряща страна полага всички усилия да улесни продължаването на експлоатацията на тази линия чрез подходяща временна реорганизация на маршрутите, както са решили съвместно договарящите страни.

6. Назначените авиокомпаниии имат право да използват на недискриминационна основа всички въздушни линии, летища и други съоръжения, предвидени от договарящите страни.

Член 3 – Назначаване и издаване на разрешения

1. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна имат право да назначават една или повече авиокомпаниии за експлоатацията на договорените линии по определените маршрути, както и да оттеглят или променят тези назначения. Тези назначения могат да уточняват обхвата на разрешението, издадено на всяка авиокомпания по отношение на експлоатацията на договорената линия. Назначенията и всички техни изменения се извършват в писмена форма от въздухоплавателните власти на договарящата страна, назначила авиокомпанията, и се изпращат до въздухоплавателните власти на другата договаряща страна.

2. При получаване на такова назначение, както и на заявление от назначената авиокомпания във формата и по начина, предписани за експлоатационни и технически

разрешения, въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна, предмет на разпоредбите на алинеи 3 и 4 от този член, издават на назначената авиокомпания съответните експлоатационни и технически разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че:

(а) в случай на въздушен превозвач, назначен от въздухоплавателните власти на Република България:

i. въздушният превозвач е установен на територията на Република България по силата на Договора за създаване на Европейския съюз и притежава валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка в съответствие с правото на Европейския съюз; и

ii. ефективният регулаторен контрол на въздушния превозвач се упражнява и поддържа от държава – членка на Европейския съюз, отговорна за издаването на неговото свидетелство за авиационен оператор, и съответните въздухоплавателни власти са ясно посочени в акта на назначаването;

iii. въздушният превозвач има основно място на стопанска дейност на територията на държавата членка, от която е получил валиден оперативен лиценз; и

iv. въздушният превозвач се притежава пряко или чрез мажоритарна собственост и ефективно се контролира от държави членки и/или от граждани на държави членки, и/или от държавите, изброени в приложение 2, и/или от граждани на такива държави;

(б) в случай на въздушен превозвач, назначен от въздухоплавателните власти на ОАЕ:

i. въздушният превозвач е установен на територията на ОАЕ и е лицензиран в съответствие с приложимото право на ОАЕ; и

ii. ефективният регулаторен контрол на превозвача се упражнява и поддържа от ОАЕ.

3. Въздухоплавателните власти на едната договаряща страна могат да изискат от авиокомпанията, назначена от другата договаряща страна, уверения, че тя е способна да изпълнява други условия, предписани съгласно законовите и подзаконовите актове, нормално и основателно прилагани от такива власти по отношение на експлоатацията на международните въздушни линии в съответствие с разпоредбите на конвенцията.

4. Когато авиокомпания е по такъв начин назначена и е получила разрешение, тя може да започне да експлоатира договорена линия, изцяло или частично, при условие че е представила разписание на полетите в съответствие с член 15 от тази спогодба.

Член 4 – Анулиране и ограничаване на разрешителните за опериране

1. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна имат право да откажат, анулират, прекратят или ограничат експлоатационните или техническите разрешения, посочени в член 3 от тази спогодба, на авиокомпания, назначена от другата договаряща

страна, когато:

а) в случай на въздушен превозвач, назначен от въздухоплавателните власти на България:

i. въздушният превозвач не е установен на територията на Република България по силата на Договора за създаване на Европейския съюз или не притежава валиден оперативен лиценз, издаден от държава членка в съответствие с правото на Европейския съюз; или

ii. ефективният регулаторен контрол на въздушния превозвач не се упражнява или не се поддържа от държавата членка, отговорна за издаването на свидетелство за авиационен оператор, или съответните въздухоплавателни власти не са ясно посочени в акта на назначаването; или

iii. въздушният превозвач няма основно място на стопанска дейност на територията на държавата членка, от която е получил своя оперативен лиценз; или

iv. въздушният превозвач не се притежава пряко или чрез мажоритарна собственост или не се контролира ефективно от държави членки и/или от граждани на държави членки, и/или от държавите, изброени в приложение 2, и/или от граждани на такива държави; или

v. въздушният превозвач притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от друга държава членка, и може да бъде доказано, че чрез упражняване на права за опериране по силата на тази спогодба по маршрут, който включва пункт в другата държава членка като част от експлоатирана на пазара друга линия и по този начин представлява директна линия, биха могли да се заобиколят ограниченията на правата за достъп до пазара, наложени с двустранна спогодба за въздушни съобщения между ОАЕ и тази друга държава членка; или

vi. въздушният превозвач притежава свидетелство за авиационен оператор, издадено от държава членка, с която ОАЕ няма сключена двустранна спогодба за въздушни съобщения, и може да бъде доказано, че необходимите права за достъп до пазара за експлоатиране на договорена линия не са реципрочно налични за въздушните превозвачи, назначени от ОАЕ;

б) в случай на въздушен превозвач, назначен от въздухоплавателните власти на ОАЕ:

i. въздушният превозвач не е установен на територията на ОАЕ или не е лицензиран в съответствие с приложимото право на ОАЕ; или

ii. ОАЕ няма или не поддържа ефективен регулаторен контрол върху въздушния превозвач; или

iii. въздушният превозвач е притежаван мажоритарно и е контролиран от граждани на държава, различна от ОАЕ, и може да бъде доказано, че чрез упражняване на права за опериране по силата на тази спогодба по маршрут, който включва пункт в тази друга

държава като част от експлоатирана на пазара друга линия и по този начин представлява директна линия, биха могли да се заобиколят ограниченията на правата за достъп до пазара, наложени с двустранна спогодба за въздушни съобщения между България и тази друга държава членка; или

iv. въздушният превозвач е притежаван мажоритарно и е контролиран от граждани на държава, различна от ОАЕ, с която България няма сключена двустранна спогодба за въздушни съобщения, и може да бъде доказано, че необходимите права за достъп до пазара за експлоатиране на договорена линия не са реципрочно налични за въздушните превозвачи, назначени от България.

При упражняването на правото си по тази алинея и без да засяга правата си по алинея 1(a), v и vi от този член, ОАЕ не прилага дискриминация между въздушните превозвачи на Съюза на основата на националност.

в) авиокомпанията не е в състояние да изпълнява други условия, установени от законите и наредбите, които въздухоплавателните власти на договарящата страна, получаваща назначението, обичайно прилагат в съответствие с конвенцията;

г) авиокомпанията по друг начин не е в състояние да оперира в съответствие с условията, установени по силата на тази спогодба;

д) предприемането на незабавни действия е от съществено значение за безопасната експлоатация на авиокомпанията в съответствие с алинея (б) на член 10 от тази спогодба;

е) другата договаряща страна не е в състояние да спазва разпоредбите на член 10 и член 12 от тази спогодба; или

ж) другата договаряща страна не е в състояние да спазва някое решение или условие, произтичащо от прилагането на член 19 от тази спогодба.

2. Освен ако незабавното действие е от съществено значение за предотвратяване на нарушения на законите и наредбите, упоменати по-горе, или освен ако безопасността или сигурността изискват действия съгласно разпоредбите на член 10 или член 12, правата, изброени в алинея 1 от този член, се упражняват само след консултации между въздухоплавателните власти на двете договарящи страни в съответствие с член 18 на тази спогодба.

3. В случай че възникнат въпроси, свързани с безопасността, както е предвидено в член 10, разпоредбите за уведомяване от алинея 2 на член 10 се считат за отговарящи на изискванията за консултации съгласно алинея 2 на този член.

4. В случай на действия от едната договаряща страна по силата на този член правата на другата договаряща страна, съгласно член 19, не се накърняват.

Член 5 – Принципи, които определят експлоатирането на договорените линии

1. Всяка договаряща страна разрешава съответно на назначените авиокомпани на

двете договарящи страни да се конкурират в предоставянето на международен въздушен превоз, регулиран с тази спогодба.

2. Някоя договаряща страна не позволява на своите назначени авиокомпании, съвместно с някоя друга авиокомпания или поотделно, да злоупотребяват с пазарни права по начин, който има или е вероятно, или е насочен силно да отслаби конкурент, или да изключи конкурент от маршрута или маршрутите. Всяка договаряща страна предприема всички необходими действия в рамките на своята юрисдикция за премахване на всички форми на дискриминация и антиконкурентни или грабителски практики при упражняване на правата и пълномощията, установени с тази спогодба.

3. Всяка договаряща страна има право да поиска консултации с другата договаряща страна, в случай че тя счита, че назначената авиокомпания(и) на другата договаряща страна злоупотребява с доминиращата си позиция и участва в умишлени дискриминационни, антиконкурентни или грабителски практики.

4. Не трябва да има ограничение на капацитета и/или типа на въздухоплавателните средства, с които оперират назначените авиокомпании на двете договарящи се страни в която и да е от видовете услуги (пътнически, товарни поотделно или в комбинация). На всяка назначена авиокомпания е разрешено да определя капацитета, който предлага по договорените линии.

5. Някоя договаряща страна не трябва да ограничава едностранно обема на трафика, честотите, регулярност на полетите или типа въздухоплавателно средство, с които оперират назначените авиокомпании на другата договаряща страна, освен когато може да е необходимо според митнически, технически, експлоатационни или екологични изисквания при еднакви условия в съответствие с член 15 от конвенцията.

6. Някоя от договарящите страни не трябва да налага на назначените авиокомпании на другата договаряща страна изискване за първи отказ, съотношение на превозения трафик, такса за разрешение или някакво друго изискване по отношение на капацитета или обема на трафика, което би било в противоречие с целите на тази спогодба.

Член 6 – Митни сборове и други такси

1. Всяка договаряща страна на реципрочна основа освобождава назначената авиокомпания на другата договаряща страна в съответствие с националното си законодателство, в случая на Република България – правото на Европейския съюз, от ограничения за внос, митни сборове, такси за инспекция и други такси и директни или косвени данъци, с изключение на такси, съответстващи на извършените услуги върху въздухоплавателното средство, гориво, смазочни материали, резервни части, включително двигатели, оборудване за въздухоплавателни средства, кетъринг оборудване на борда, консумативите за техническо обслужване, безмитни стоки и провизии (включително, но не ограничени до храни, напитки, алкохол, тютюн и други продукти, предназначени за продажба или използване от пътниците по време на полет) и други артикули, предназначени за употреба или използвани единствено във връзка с експлоатирането или обслужването на въздухоплавателно средство на назначената авиокомпания по време на експлоатация на договорените линии, както и униформите на персонала, компютри и

билетни принтери, използвани от авиокомпанията за резервации и издаване на билети, официални документи и всякакви печатни материали, носещи емблемата на назначената авиокомпания (като етикети за багаж, самолетни билети, въздушни товарителници, бордни карти и разписания), и обичайните публични и рекламни материали, разпространявани безплатно от назначената авиокомпания.

2. Освобождаванията, предоставени от този член, се прилагат по отношение на артикулите, посочени в параграф 1, когато:

а) са внесени на територията на едната договаряща страна от или от името на назначената авиокомпания на другата договаряща страна;

б) са останали на борда на въздухоплавателното средство на назначената авиокомпания на едната договаряща страна при пристигане или до заминаване от територията на другата договаряща страна и/или консумирани по време на полет над тази територия;

в) са взети на борда на въздухоплавателното средство на назначената авиокомпания на едната договаряща страна на територията на другата договаряща страна и предназначени за ползване при експлоатацията на договорените линии, независимо дали тези артикули се използват, или консумират изцяло на територията на договарящата страна, предоставяща изключението, при условие че собствеността върху тези артикули не се прехвърля на територията на тази договаряща страна.

3. Обичайното бордно оборудване, както и материалите и запасите, останали на борда на въздухоплавателно средство на назначена авиокомпания на едната договаряща страна, могат да бъдат разтоварени на територията на другата договаряща страна само с разрешението на митническите власти на тази договаряща страна. В този случай те могат да бъдат поставени под надзора на въпросните власти, докато бъдат реекспортирани или по друг начин уредени в съответствие с митническите разпоредби.

4. По отношение на пътниците, багажа, товарите и пощата в директен транзит през територията на едната договаряща страна, които не напускат зоната на летището, запазена за такива цели, се прилага опростен контрол, с изключение на мерките за сигурност срещу престъпления, въздушно пиратство и контрабанда с наркотични и контролирани вещества. Багажи и товари при директен транзит се освобождават от митни сборове и други подобни данъци.

5. Нищо в тази спогодба не препятства Република България от налагане на недискриминационна основа на данъци, отчисления, сборове, тарифи или такси върху горивото, доставено на нейната територия за използване от въздухоплавателно средство на назначена авиокомпания на ОАЕ, която оперира между пункт на територията на България и пункт на територията на друга държава – членка на Европейския съюз. В такъв случай ОАЕ биха имали също право да налагат реципрочно без дискриминация подобни данъци, вземания, митни сборове, тарифи или такси върху горивото, доставяно на тяхна територия.

6. Освобождаванията, предвидени в този член, се прилагат също по отношение на

консумативи за техническа поддръжка, резервни части, включително двигатели и обичайно бордно оборудване в случаите, когато назначената авиокомпания на едната договаряща страна е сключила споразумения за наемане или прехвърляне с друга авиокомпания на територията на другата договаряща страна, при условие че другата такава авиокомпания се ползва от същите освобождавания от тази друга договаряща страна.

Член 7 – Прилагане на национални закони и подзаконови актове

1. Законите, наредбите и процедурите на едната договаряща страна, свързани с приемането, престоя или отпътуването от нейна територия на въздухоплавателно средство, извършващо международен въздушен транспорт, или свързани с експлоатацията и навигацията на такива въздухоплавателни средства на нейна територия, се прилагат за въздухоплавателни средства, експлоатирани от авиокомпанията(ите) на другата договаряща страна, без да се прави разлика по отношение на националност, както те се прилагат към нейните, и трябва да се спазват от тези въздухоплавателни средства при влизане, отпътуване от и докато се намират на територията на тази договаряща страна.

2. Законите, наредбите и процедурите на едната договаряща страна, свързани с приемането, престоя или отпътуването от нейна територия на пътници, багаж, екипаж и товари, както и разпоредбите, отнасящи се до влизането, пропускателния режим, авиационната сигурност, имиграцията, паспортния и митническият режим, валутата, здравето, карантината и санитарните мерки или, в случай на поща, пощенските закони и подзаконови актове, се спазват от или от името на такива пътници, багаж, екипажи и товари, превозвани от въздухоплавателно средство на назначената авиокомпания на другата договаряща страна при влизане и излизане от и докато се намират на територията на първата договаряща страна.

3. Някоя от договарящите страни не може да предоставя предимство на своя или на някоя друга авиокомпания(и) пред назначената авиокомпания(и) на другата договаряща страна при прилагането на законите и нормативните актове, предвидени в този член.

Член 8 – Съвместно използване на полетни номера

1. Назначената авиокомпания(и) на която и да е договаряща страна може или като маркетингов превозвач, или като опериращ превозвач, при спазване на приложимите закони и подзаконови актове, уреждащи безопасността на въздухоплаването, да сключва свободно споразумения за маркетингово сътрудничество, включително, но не ограничени само до предоставяне на блок места и/или за съвместно използване на полетни номера по отношение на експлоатацията на договорените линии по определените маршрути с всяка друга авиокомпания или авиокомпани.

2. Преди предоставянето на съвместно използване на полетни номера кодшеър партньорите трябва да се споразумеят за това, коя страна ще бъде отговорна по отношение на обезщетенията и по въпросите, свързани с потребителите, сигурността, безопасността и използването на съоръжения. Споразумението, което урежда тези условия, трябва да бъде подадено до двете въздухоплавателни администрации, преди да започне изпълнението на договореностите за съвместно използване на полетни номера.

3. Тези договорености се приемат от заинтересованите въздухоплавателни власти, при условие че всеки полет, за който договореностите се прилагат, се извършва от авиокомпания, която има право да извърши този полет.

4. При прилагане на споразумение за съвместно използване на полетни номера, по отношение на всеки продаден билет, маркетинговата авиокомпания трябва да гарантира, че купувачът е информиран на мястото на продажбата кой въздушен превозвач ще експлоатира всяка част от линията и с коя авиокомпания или авиокомпаниите купувачът влиза в договорни отношения.

5. Назначената(ите) авиокомпания(и) на всяка договаряща страна може също да предлага(т) услугата съвместно използване на полетни номера между пунктове на територията на другата договаряща страна, при условие че тази услуга се извършва от авиокомпания или авиокомпаниите на другата договаряща страна.

6. Нищо в този член не предоставя допълнителни търговски права към тези, които са били договорени по тази спогодба, освен ако въздухоплавателните власти на договарящите страни се споразумеят за друго.

Член 9 – Признаване на свидетелства и удостоверения

1. Свидетелствата за летателна годност, удостоверенията за компетентност и свидетелства, издавани или валидирани в съответствие със законите и наредбите на едната договаряща страна, включително, когато става въпрос за Република България, законите и наредбите на Европейския съюз, се признават за валидни от другата договаряща страна за целите на експлоатацията на договорените линии, при условие че изискванията, съгласно които са издадени или валидирани тези удостоверения или свидетелства, са равни на или надвишават минималните стандарти, установени съгласно конвенцията.

2. Всяка договаряща страна обаче си запазва правото да откаже да признае като валидни за целите на полети над нейна територия удостоверения за компетентност и свидетелства, издадени на нейни собствени граждани от другата договаряща страна или от която и да е друга държава.

3. Ако привилегиите или условията на свидетелствата и удостоверенията, издадени или признати за валидни от една договаряща страна, допускат разлика от стандартите, установени съгласно конвенцията, независимо дали разликата е била съобщена в Международната организация за гражданско въздухоплаване, въздухоплавателните власти на другата договаряща страна могат, без да се засягат правата на първата договаряща страна по член 10 (2), да поискат консултации с въздухоплавателните власти на другата договаряща страна, в съответствие с член 18, с оглед да се уверят, че въпросната практика е приемлива за тях. Неуспехът за постигане на задоволително съгласие представлява основание за прилагане на член 4 (1) от тази спогодба.

Член 10 – Безопасност

1. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна могат по всяко време да поискат консултации относно стандартите за безопасност, прилагани от другата договаряща страна във всяка област, свързана с екипажите, въздухоплавателните средства

или експлоатацията на въздухоплавателните средства. Тези консултации се провеждат в рамките на 30 дни, след като бъдат поискани.

2. Ако след подобни консултации едната договаряща страна констатира, че другата договаряща страна не прилага ефективно стандартите за безопасност в някоя от тези области, които да са поне равни на минималните стандарти, установени към този момент съгласно конвенцията, първата договаряща страна уведомява другата договаряща страна за тези констатации, както и за действията, считани за необходими за постигане на съответствие с тези минимални стандарти, а тази друга договаряща страна следва да предприеме подходящи коригиращи действия. Неизпълнението от другата договаряща страна на подходящи действия в рамките на 15 дни или в друг съгласуван по-дълъг срок е основание за прилагане на член 4 (1) от тази спогодба.

3. Независимо от задълженията, упоменати в член 33 на конвенцията, страните се споразумяват, че всяко въздухоплавателно средство, експлоатирано от назначената авиокомпания на едната договаряща страна по въздушни линии до или от територията на другата договаряща страна, може, докато е на територията на другата страна, да бъде подложено на инспекция (в този член, наричана "рампова инспекция") от упълномощен представител на другата договаряща страна на борда и около въздухоплавателното средство при условие, че това не води до неоправдано забавяне на инспектираното въздухоплавателно средство. Целта на тази рампова инспекция е да се провери наличието и валидността на документите, необходими за международни полети; съставът и квалификацията на летателния екипаж; оперативната документация; наличието и състоянието на това, което е необходимо за международна навигация съгласно приложение 6 към конвенцията; състоянието на въздухоплавателното средство и неговото оборудване.

4. Ако такава рампова инспекция или серия от рампови инспекции доведе до:

а) сериозни съмнения, че въздухоплавателно средство или експлоатацията на въздухоплавателно средство не съответства на минималните стандарти, установени към момента съгласно конвенцията, или

б) сериозни съмнения, че липсва ефективно прилагане на стандартите за безопасност, установени към момента съгласно конвенцията, договарящата страна, провеждаща инспекцията, има право да заключи за целите на член 33 от конвенцията, че изискванията, съгласно които са били издадени или валидирани удостоверенията или свидетелствата по отношение на това въздухоплавателно средство или неговия екипаж, или изискванията, съгласно които се експлоатира това въздухоплавателно средство, не са равни на или не надвишават минималните стандарти, установени съгласно конвенцията.

5. В случай че достъпът за извършване на рампова инспекция по параграф 3 от този член на въздухоплавателно средство, експлоатирано от назначена авиокомпания на едната договаряща страна, бъде отказан от представителя на тази назначена авиокомпания, другата договаряща страна има право да заключи, че съществуват сериозни съмнения от вида, посочен в параграф 4 от този член, както и да направи заключенията, упоменати в същия параграф.

6. Всяка договаряща страна си запазва правото незабавно да преустанови или промени експлоатационното разрешение на назначената авиокомпания на другата договаряща страна, в случай че първата договаряща страна заключи в резултат на рампова инспекция или серия от рампови инспекции, консултации или по друг начин, че предприемането на незабавни действия е от съществено значение за безопасната експлоатация на тази авиокомпания.

7. Всички действия на едната договаряща страна съгласно алинеи 2 или 6 от този член се прекратяват, когато основанийето за предприемането им престане да съществува.

8. В случаите, когато Република България е назначила въздушен превозвач, чийто регулаторен контрол се упражнява и поддържа от друга държава членка, правата на ОАЕ по разпоредбите за безопасност от тази спогодба се прилагат по същия начин спрямо въвеждането, упражняването или поддържането на стандартите за безопасност от тази друга държава членка, както и спрямо експлоатационното разрешение на този въздушен превозвач.

Член 11 – Потребителски такси

1. Всяка договаряща страна полага максимални усилия, за да гарантира, че таксите за ползване, налагани или разрешени да бъдат налагани от компетентните органи на назначените авиокомпания на другата договаряща страна за използване на летища и други съоръжения, свързани с въздухоплаването, са справедливи и основателни. Тези такси трябва да се основават на ясни икономически принципи и не трябва да бъдат по-високи от тези, плащани от други авиокомпания за такива услуги.

2. Някоя от договарящите страни не отдава предпочитание по отношение на таксите за ползване на своята(ите) или на някоя друга(и) авиокомпания(и), която експлоатира международни въздушни линии и не налага, и не позволява да бъдат налагани на назначената авиокомпания(и) на другата договаряща страна такси за ползване, по-високи от тези, които налага на своята(ите) назначена(и) авиокомпания(и), оперираща по същите международни въздушни линии и използваща същия тип въздухоплавателни средства и свързаните с това съоръжения и услуги.

3. Всяка договаряща страна насърчава консултациите във връзка с таксите за ползване между своите компетентни таксуващи органи и назначените авиокомпания, използващи услугите и съоръженията, осигурени от тези таксуващи органи, където е възможно и чрез представителните организации на тези авиокомпания. Потребителите се известяват в разумен срок за всякакви предложения за промени в таксите за ползване, за да им се даде възможност да изразят становището си, преди да бъдат направени промените. Всяка договаряща страна насърчава таксуващите органи и тези потребители да обменят подходяща информация относно таксите за ползване.

Член 12 – Авиационна сигурност

1. В съответствие с правата и задълженията си по международното право договарящите страни потвърждават, че тяхното задължение една към друга да опазват сигурността на гражданското въздухоплаване от действия на незаконна намеса

представлява съществена част от тази спогодба.

2. Без да се ограничава общият характер на техните права и задължения, произтичащи от международното право, в частност, договарящите страни действат в съответствие с разпоредбите на Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на въздухоплавателни средства, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за борба с незаконните действия, насочени срещу безопасността на гражданското въздухоплаване, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., и Протокола за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международното гражданско въздухоплаване, допълващ Конвенцията за борба с незаконните действия, насочени срещу безопасността на гражданското въздухоплаване, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., и всяка конвенция и протокол, свързани със сигурността на гражданското въздухоплаване, с които двете договарящи страни са обвързани.

3. При поискване договарящите страни предоставят една на друга цялата необходима помощ за предотвратяване на действия на незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства и други незаконни действия срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и екипаж, летища и аеронавигационни съоръжения и всякаква друга релевантна заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване.

4. Договарящите страни във взаимоотношенията си действат в съответствие с разпоредбите за авиационна сигурност, установени от Международната организация за гражданско въздухоплаване и посочени като приложения към конвенцията, доколкото тези разпоредби за сигурност са приложими за договарящите страни; те следва да изискват от операторите на въздухоплавателни средства, вписани в техните регистри, или от операторите на въздухоплавателни средства, чието основно място на дейност или постоянно пребиваване е на тяхна територия, или когато става въпрос за Република България, от операторите на въздухоплавателни средства, които са установени на нейна територия съгласно Договора за създаването на Европейския съюз и притежават валидни оперативни лицензи съгласно правото на Европейския съюз, както и от летищните оператори на тяхна територия да действат съгласно споменатите разпоредби за авиационна сигурност. В допълнение, всяка договаряща страна се съгласява да изисква от операторите на въздухоплавателни средства спазване при влизане, отпътуване от или пребиваване на територията на другата договаряща страна на разпоредбите за сигурност на въздухоплаването, действащи в тази друга страна, включително, в случая на България, правото на Европейския съюз.

5. Всяка договаряща страна гарантира, че мерките се прилагат ефективно на нейната територия за защита на въздухоплавателните средства и проверка на пътниците, екипажа и пренасяните предмети и за извършване на необходимите проверки за сигурност на багажи, товари и запасите на въздухоплавателните средства преди качване или товарене. Всяка договаряща страна се съгласява да се отнесе положително към всякакво искане от другата договаряща страна за разумни специални мерки за сигурност, насочени срещу определена заплаха.

6. При възникване на инцидент или заплаха от инцидент с незаконно завладяване на въздухоплавателно средство или друго незаконно действие срещу безопасността на пътници, екипажи, въздухоплавателни средства, летища и аеронавигационни съоръжения договарящите страни си оказват помощ една на друга, като улесняват комуникацията и предприемат такива други подходящи мерки, предназначени да прекратят бързо и безопасно такъв инцидент или заплаха от такъв инцидент.

7. Всяка договаряща страна предприема мерки, които счита за приложими, за да гарантира, че въздухоплавателно средство на другата договаряща страна, предмет на акт на незаконно завладяване или други актове на незаконна намеса, което се намира на земята на нейна територия, се задържа в нея, освен ако неговото заминаване не се налага поради първостепенното задължение да се защити животът на неговите пътници и екипаж.

8. Когато договаряща страна има разумни основания да смята, че другата договаряща страна се е отклонила от разпоредбите на този член, въздухоплавателните власти на тази договаряща страна могат да поискат незабавни консултации с въздухоплавателните власти на другата договаряща страна. Ако в рамките на 15 дни от датата на такова искане не е постигнато удовлетворително споразумение, се смята, че са налице основания за прилагане на алинея 1 от член 4 от тази спогодба. Ако се налага по спешност, договарящата страна може да предприеме временни действия в съответствие с алинея 1 от член 4 преди изтичането на срока от 15 дни. Всички действия, предприети в съответствие с тази алинея, се преустановяват при спазване от другата договаряща страна на разпоредбите за сигурност от настоящия член.

Член 13 – Търговска дейност

1. Назначената(ите) авиокомпания(и) на всяка договаряща страна има(т) право да установи(ят) на територията на другата договаряща страна офиси с цел насърчаване на въздушния превоз и продажба на превозни документи, както и за други спомагателни продукти и средства, необходими за предоставянето на въздушен превоз.

2. Назначената(ите) авиокомпания(и) на всяка договаряща страна, в съответствие със законите и наредбите за влизане, пребиваване и трудова заетост на другата договаряща страна, има право да назначи и поддържа на територията на другата договаряща страна персонал от своя собствен управленски, търговски, оперативен, по продажби, технически и друг състав и представители, който авиокомпанията счете за необходим за експлоатацията на въздушните линии.

3. Изискванията относно представителите и персонала, посочени в алинея 2 на този член, могат по избор на назначената авиокомпания да бъдат изпълнени чрез собствения ѝ персонал от всякаква националност или чрез използване на услугите на всяка друга авиокомпания, организация или фирма на територията на другата договаряща страна и упълномощени да извършват такива услуги на територията на тази друга договаряща страна.

4. Назначената(ите) авиокомпания(и) на всяка договаряща страна има право пряко или, по своя преценка, чрез представители да участва в продажбата и маркетинга на

въздушните превози и неговите помощни продукти и средства на територията на другата договаряща страна. За тази цел назначената авиокомпания има правото да използва собствените си превозни документи. Назначената авиокомпания на всяка договаряща страна има право да продава и всяко лице е свободно да закупи такъв въздушен превоз и неговите помощни продукти и средства в местна валута или в друга свободно конвертируема валута.

5. Назначената(ите) авиокомпания(и) на едната договаряща страна има правото да заплаща(т) местните разходи на територията на другата договаряща страна в местна валута или при условие че това е в съответствие с местните валутни разпоредби, във всяка свободно конвертируема валута.

6. Всички посочени по-горе дейности се извършват в съответствие с приложимите закони и разпоредби в сила на територията на другата договаряща страна.

Член 14 – Трансфер на приходи

1. Всяка договаряща страна предоставя на назначената авиокомпания на другата договаряща страна правото да обменя и прехвърля без ограничение допълнителните приходи след приспадане на местните разходи (включително натрупаните лихви по банкови депозити, чакащи трансфер) на територията на първата договаряща страна, получени от продажбата на въздухоплавателни услуги и/или допълнителни услуги. Обмяната и прехвърлянето се извършват в съответствие с правилата и разпоредбите на тази договаряща страна по отношение на контрола на обмяната на валута и не подлежат на никакви такси, освен тези, които обикновено се вземат от банките за извършване на такава обмяна и прехвърляне. Такава обмяна и прехвърляне се извършват на основата на официалния обменен курс, приложим на датата, на която се прави прехвърлянето, или когато няма официален курс, такава обмяна и прехвърляне се извършват въз основа на преобладаващите чуждестранни валутни курсове на пазара, приложими за тези трансакции на датата, на която се прави прехвърлянето.

2. Ако договаряща страна налага ограничения върху прехвърлянето на допълнителните приходи след приспадане на разходите на назначените авиокомпания на другата договаряща страна, последната има право да наложи реципрочни ограничения на назначените авиокомпания на първата договаряща страна.

3. В случай че съществува специално споразумение между договарящите страни за избягване на двойното данъчно облагане, или в случай, когато има специално споразумение, уреждащо прехвърлянето на средства между двете договарящи страни, такова споразумение има превес.

Член 15 – Одобряване на разписания

1. Назначената авиокомпания(и) на всяка договаряща страна представя предвиденото разписание на полетите си за одобрение на въздухоплавателните органи на другата договаряща страна най-малко 30 дни преди започване на експлоатацията на договорената линия. Същата процедура се прилага и за всяка промяна в разписанията.

2. За допълнителни полети, които назначена авиокомпания на едната договаряща

страна желае да извършва по договорените линии извън одобреното разписание, тази авиокомпания следва да поиска предварително разрешение от въздухоплавателните власти на другата договаряща страна. Такива заявления се подават най-малко 2 работни дни преди изпълнението на такива полети.

Член 16 – Ценообразуване

1. При спазване на законите и правилата, приложими в двете договарящи страни, назначената авиокомпания(и) на едната договаряща страна свободно определя таксите и тарифите за превоз между териториите на договарящите страни или за превоз между територията на другата договаряща страна и територията на трета държава. Таксите или тарифите могат да останат в сила, освен ако впоследствие бъдат отхвърлени съгласно алинеи 3 или 4 по-долу.

2. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна могат по всяко време да изискат уведомяване за въздухоплавателните тарифи, прилагани от тяхна собствена назначена авиокомпания. Някоя от договарящите страни не следва да изисква уведомяване за въздухоплавателните тарифи, прилагани от назначената(ите) авиокомпания(и) на другата договаряща страна.

3. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна могат едностранно да отхвърлят тарифата или таксата, начислявана от нейна назначена авиокомпания(и). Все пак тази намеса се ограничава до:

а) защита на потребителите от такси или тарифи, които са прекалено високи, поради злоупотреба с пазарно положение;

б) предпазване от тарифи или такси, чието прилагане представлява антиконкурентно поведение, което има или е вероятно да има, или изрично е предназначено да има ефект на спиране, ограничаване или изкривяване на конкуренцията, или изключване на конкурент от маршрута.

4. Някоя от договарящите страни не следва да предприема едностранни действия за предотвратяване на влизането в сила на въздухоплавателна тарифа или такса или на запазването на въздухоплавателна тарифа или такса на назначена авиокомпания на другата договаряща страна. Ако някоя от страните смята, че тази въздухоплавателна тарифа спада към категориите, описани в алинея 3 по-горе, тази договаряща страна следва да даде на другата страна известие за неодобрение и може да се възползва от процедурата на консултации, установена в алинея 5 по-долу.

5. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна може да поискат консултации във връзка с всяка тарифа или такса на назначена авиокомпания на всяка договаряща страна за услуги, обхванати от тази спогодба, включително когато тарифата или таксата е предмет на известие на неодобрение. Тези консултации се провеждат не по-късно от 30 дни след получаване на искането. Договарящите страни си сътрудничат при осигуряване на информация, необходима за обосновано решение на проблемите. Ако договарящите страни постигнат съгласие по отношение на тарифи или такси, за които е връчено известие за неодобрение, всяка договаряща страна полага максимални усилия това

споразумение да влезе в сила. Без такова взаимно съгласие съществуващите преди тарифи или такси остават в сила.

6. Независимо от разпоредбите на този член тарифите и таксите, които се прилагат от назначената авиокомпания(и) на ОАЕ за превоз изцяло в рамките на Европейския съюз, се подчиняват на правото на Европейския съюз.

7. Независимо от разпоредбите в алинея 6 от този член на авиокомпанията(ите), назначена от ОАЕ, се позволяват същите цени като съществуващите, прилагани от други авиокомпани за превоз изцяло в рамките на Европейския съюз.

Член 17 – Обмен на информация

1. Въздухоплавателните власти на двете договарящи страни обменят информация във възможно най-кратък срок относно действащите разрешения на назначените авиокомпани за експлоатиране на договорена линия до, през и от територията на другата договаряща страна. Това включва копия на действащите свидетелства и удостоверения за експлоатиране на договорените линии по определените маршрути заедно с измененията и издадените изключения.

2. Въздухоплавателните власти на едната договаряща страна предоставят на въздухоплавателните власти на другата договаряща страна, по тяхна молба, статистическа информация, която може да бъде основателно изисквана с цел определяне на обема на превозения трафик по договорените линии от назначените авиокомпани на двете договарящи страни.

Член 18 – Консултации

1. В дух на близко сътрудничество въздухоплавателните власти на двете договарящи страни провеждат периодични консултации с цел осигуряване на изпълнението и съответствието с разпоредбите на тази спогодба и всяка договаряща страна по всяко време може да поиска консултации във връзка с изпълнението, тълкуването, прилагането или изменението на тази спогодба.

2. При спазване на членове 4, 10 и 12 тези консултации, които могат да бъдат чрез разговори или кореспонденция, следва да започнат в рамките на период от 30 дни от датата на получаване на искането, освен ако двете въздухоплавателни власти се договорят за удължаване на този срок.

Член 19 – Уреждане на спорове

1. Ако възникне спор между договарящите страни относно тълкуването или прилагането на тази спогодба, договарящите страни се опитват да го уредят на първо място чрез преговори.

2. Ако договарящите страни не постигнат уреждане на спора чрез преговори, той може да бъде отнесен от тях до лице или орган, определен по договореност между двете страни, или по молба на едната договаряща страна спорът се предава за уреждане на арбитражен съд от трима арбитра, който съд се съставя по следния начин:

а) всяка договаряща страна назначава по един арбитър в рамките на 30 дни от датата, на която едната страна е получила от другата страна дипломатическа нота, изискваща арбитраж на спора; гражданин на трета държава, който действа като председател на арбитражния съд, се назначава като трети арбитър от двамата арбитри в рамките на 60 дни от назначаването на втория;

б) ако в гореспоменатите срокове не е извършено назначаване, всяка от договарящите страни може да поиска от председателя на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) да направи необходимото назначаване в рамките на 30 дни; ако председателят е с националността на една от договарящите страни, най-старшият заместник-председател, който не е дисквалифициран на това основание, следва да извърши назначаването.

3. Освен посоченото в този член или ако между двете договарящи страни е договорено друго, арбитражният съд следва да определи мястото, където ще се разглежда делото, и границите на своята юрисдикция в съответствие с тази спогодба. Арбитражният съд установява своя собствена процедура. По нареждане на арбитражния съд или по молба на една от договарящите страни се провежда конференция за определяне на точните въпроси и специфичните процедури на арбитража не по-късно от 15 дни след окончателното съставяне на арбитражния съд.

4. Освен ако договарящите страни са се договорили друго или има друго определение на арбитражния съд, всяка договаряща страна връчва меморандум в рамките на 45 дни след пълното съставяне на арбитражния съд. Всяка договаряща страна представя отговор в рамките на 60 дни от връчването на меморандума от другата договаряща страна. Арбитражният съд изслушва страните по молба на едната договаряща страна или по своя преценка в срок 15 дни след изтичане на крайния срок за представяне на отговорите.

5. Арбитражният съд изготвя писмено решение в рамките на 30 дни след приключване на изслушването или ако няма изслушване, 30 дни след датата на представяне на двата отговора. Решението се взема с мажоритарен вот.

6. Договарящите страни могат да подадат молби за изясняване на решението в срок 15 дни след получаването му и това разяснение се дава в срок 15 дни от получаването на такава молба.

7. Решението на арбитражния съд е обвързващо за договарящите страни.

8. Всяка договаряща страна поема разходите на назначения от нея арбитър. Останалите разходи на арбитражния съд се поемат поравно от договарящите страни, включително всички разходи, направени от председателя или заместник-председателя на Съвета на ИКАО при изпълнението на процедурите по алинея 2 (б) на този член.

9. Ако и доколкото някоя от договарящите страни не изпълни решението на арбитражния съд, издадено съгласно този член, другата страна може да ограничи, временно преустанови или анулира правата или привилегиите, които е дала по силата на тази спогодба на неизправната страна или на неизправната авиокомпания.

Член 20 – Интермодален транспорт

На назначената(ите) авиокомпания(и) на всяка договаряща страна се разрешава да наема във връзка с въздушния превоз на пътници и товари всякакъв интермодален транспорт до или от всеки пункт на териториите на договарящите страни или трети държави. Назначените авиокомпании могат да изберат да извършват собствен интермодален транспорт или да го предоставят чрез договори, включително споделяне на полетни номера с други доставчици. Такива интермодални услуги могат да се предлагат като директни полети и при единична цена за въздушен и наземен транспорт в комбинация, при условие че пътниците и спедиторите са информирани по отношение на доставчиците на съответния транспорт.

Член 21 – Изменение на спогодбата

1. Ако договаряща страна счита за необходимо да измени някоя от разпоредбите на тази спогодба, включително приложенията към нея, тя може да поиска консултации чрез разговори или кореспонденция с другата договаряща страна относно предложената промяна. Консултациите следва да започнат в срок 60 дни от датата на получаване на искането.

2. Всички съгласувани изменения на тази спогодба влизат в сила по реда на член 24 и се потвърждават чрез размяна на дипломатически ноти от двете договарящи страни.

3. Всички изменения на тази спогодба могат да се правят чрез пряко договаряне между въздухоплавателните власти на двете договарящи страни и влизат в сила на датата, определена от споменатите власти.

4. Ако двете договарящи страни станат страни по многостранно споразумение или конвенция, засягаща въпроси, обхванати от тази спогодба, последната се изменя в съответствие с този член, за да съответства на разпоредбите на това многостранно споразумение или конвенция.

Член 22 – Регистрация

Тази спогодба и всички изменения към нея, различни от изменения на приложенията, се регистрират в Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Член 23 – Прекратяване

1. Всяка договаряща страна може по всяко време да уведоми по дипломатически път другата договаряща страна за решението си да прекрати тази спогодба. Това известие се изпраща едновременно до Международната организация за гражданско въздухоплаване. В такъв случай спогодбата се прекратява 12 месеца след датата на получаване на известието от другата договаряща страна, освен ако известието за прекратяване е оттеглено по споразумение преди изтичането на този срок.

2. Ако няма потвърждение за получаване от другата договаряща страна, известието се счита за получено 14 дни след получаването му от Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Член 24 – Влизане в сила

Тази спогодба се прилага временно от датата на нейното подписване и влиза в сила на датата на получаване на последното писмено известие, получено по дипломатически път, потвърждаващо, че договарящите страни са изпълнили всички съответни вътрешни процедури, изисквани за влизане в сила на тази спогодба.

С влизането в сила на тази спогодба се прекратява действието на Спогодбата между Правителството на Обединените арабски емирства и Правителството на Народна република България за въздушни съобщения между и отвъд техните съответни територии, подписана в София на 29 ноември 1989 г.

В потвърждение на горното долуподписаните, надлежно упълномощени от съответните им правителства, подписаха тази спогодба.

Съставена в Дубай на 25 януари 2016 г. в два екземпляра, всеки на български, арабски и английски език, като всички текстове са еднакво автентични и всяка от страните запазва по един оригинал на всеки език за изпълнение. В случай на различия в тълкуването на спогодбата английският текст има предимство.

За правителството
на Република
България:
Ивайло Московски,
министър на
транспорта, информа-
ционните технологии
и съобщенията

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

За правителството
на Обединените
арабски емирства:
Султан Бин Саед
Ал Мансори,
министър на
икономиката

Маршрутна таблица

Част 1:

Маршрути, по които се експлоатират въздушни линии от назначена(и) авиокомпания(и) на Обединените арабски емирства:

От	Междинни пунктове	До	Пунктове отвъд
Всеки пункт на територията на ОАЕ	Всеки пункт	Всеки пункт на територията на България	Всеки пункт

Част 2:

Маршрути, по които се експлоатират въздушни линии от назначена(и) авиокомпания(и) на България:

От	Междинни пунктове	До	Пунктове отвъд
Всеки пункт на територията на България	Всеки пункт	Всеки пункт на територията на ОАЕ	Всеки пункт

Експлоатация на договорените линии

1. Назначената(ите) авиокомпания(и) на двете договарящи страни могат, за някой или за всички полети и по свой избор, да експлоатират в едната или в двете посоки; да обслужват междинни пунктове и пунктове отвъд по маршрутите във всякакви комбинации и всякакъв порядък; да пропускат спирания в някой или във всеки междинен пункт или пункт отвъд; да прекратят услугите си на територията на другата договаряща страна и/или до всеки пункт отвъд нейната територия; да обслужват пунктове на територията на всяка от договарящите страни във всякаква комбинация; да прехвърлят трафик от всяко въздухоплавателно средство, използвано от тях, на всяко друго въздухоплавателно средство във всеки пункт или пунктове по маршрута; и да обединят полети с различни номера в един полет.

2. На назначената(ите) авиокомпания(и) на двете договарящи страни е позволено да упражнява за всички превози на товари пълно право на трафик по пета свобода до/от всеки междинен пункт или пункт отвъд без каквито и да било ограничения.

3. Упражняването на права по пета свобода за всички междинни пунктове и пунктове отвъд за пътническите превози подлежи на одобрение от двете въздухоплавателни власти, които ще разгледат благосклонно и положително искането на назначената(ите) авиокомпания(и) за предоставяне на такова право.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Списък на други държави, посочени в член 3 от тази спогодба

а. Република Исландия (съгласно Споразумението за Европейската икономическа зона);
б. Княжество Лихтенщайн (съгласно Споразумението за Европейската икономическа зона);

в. Кралство Норвегия (съгласно Споразумението за Европейската икономическа зона);

г. Конфедерация Швейцария (съгласно Споразумението за въздушен транспорт между Европейския съюз и Конфедерация Швейцария).