РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

З А К О Н

ЗА РАТИФИЦИРАНЕ НА СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ МЕЖДУ ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ И НЕЙНИТЕ ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ, ОТ ЕДНА СТРАНА, И КАНАДА, ОТ ДРУГА СТРАНА, ПОДПИСАНО В БРЮКСЕЛ НА 17 ДЕКЕМВРИ 2009 Г.

Член единствен. Ратифицира Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и нейните държави членки, от една страна, и Канада, от друга страна, подписано в Брюксел на 17 декември 2009 г.

ЗАКЛЮЧИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

Параграф единствен. Законът влиза в сила от деня на обнародването му в „Държавен вестник".

Законът е приет от 43-ото Народно събрание на ..... 2015 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:

(Цецка Цачева)

М О Т И В И

КЪМ ПРОЕКТА НА ЗАКОН ЗА РАТИФИЦИРАНЕ НА СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ МЕЖДУ ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ И НЕЙНИТЕ ДЪРЖАВИ ЧЛЕНКИ, ОТ ЕДНА СТРАНА, И КАНАДА, ОТ ДРУГА СТРАНА, ПОДПИСАНО В БРЮКСЕЛ НА 17 ДЕКЕМВРИ 2009 Г.

Сключването на Споразумение за въздушен транспорт с Канада от дълго време е приоритет за Европейския съюз и представлява ключов елемент в развитието на външната политика на съюза в областта на въздухоплаването. Преди споразумението въздушният транспорт между Европейския съюз и Канада функционира на базата на двустранни споразумения между отделните държави членки и Канада. Тези двустранни споразумения бяха предимно ограничителни и съдържаха разпоредби, които Съдът на Европейските общности определи през ноември 2002 г. като противоречащи на правото на Общността.

Настоящото споразумение заменя съществуващите двустранни споразумения за въздухоплавателни услуги между държавите членки и Канада в частта, където техните разпоредби не отговарят на правото на Общността.

Споразумението за въздушен транспорт между Европейската общност и Канада бе договорено от Комисията в съответствие с мандата, получен от Съвета през октомври 2007 г. Мандатът постави за цел създаването на открито авиационно пространство, което да доведе до установяване на единен пазар за въздушен транспорт между Европейския съюз и Канада със свободно осъществяване на инвестиционна дейност и неограничено предоставяне на въздухоплавателни услуги от европейските и канадските авиокомпании, включително на вътрешните пазари на двете страни.

Със своя всеобхватен характер споразумението цели поетапно въвеждане на права за въздушни превози и възможности за инвестиции, както и мащабно сътрудничество в редица области, включително безопасност, сигурност, социални въпроси, интереси на потребителите, околна среда, управление на въздушното движение, държавни помощи и конкуренция.

Всички авиокомпании от Европейския съюз ще бъдат в състояние да изпълняват директни полети до Канада от всяко място в Европа. Споразумението премахва и всички ограничения относно маршрутите, цените или броя полети на седмица между Канада и Европейския съюз. В

допълнение, авиокомпаниите ще имат свобода да сключват търговски споразумения, като споразумения за споделяне на кодови обозначения, които са от значение за авиокомпаниите, обслужващи голям брой дестинации, и да определят своите тарифи в зависимост от закона за конкуренцията.

Споразумението съдържа редица разпоредби за поетапното отваряне на пазара и предоставяне на по-големи свободи за извършване на инвестиции от двете страни.

Чрез споразумението страните се договарят за по-тясно сътрудничество по линия на смекчаване последиците от въздухоплаването върху изменението на климата.

В областта на безопасността и сигурността споразумението предвижда взаимно признаване на стандартите и „едноетапна проверка за сигурност“ (т.е. пътниците, багажът и товарите, които очакват трансфер, няма да подлежат на допълнителни мерки за сигурност). Също така има специфични клаузи за подобряване нивото на защита на интересите на пътниците, включително ангажимент за провеждане на консултации, с оглед постигане на съвместим подход, доколкото е възможно, по чувствителни въпроси като компенсацията при отказан достъп на борда, мерки за достъпност и възстановяване на средства на пътниците.

Текстът предвижда строг механизъм, който гарантира, че авиокомпаниите няма да бъдат изправени пред дискриминация от гледна точка на достъп до инфраструктура или държавни субсидии.

Със споразумението се създава и съвместен комитет, който ще отговаря за преразглеждане на изпълнението на споразумението и за последиците от него.

Споразумението гарантира постепенното създаване на открито авиационно пространство между Европейския съюз и Канада. Според оценки на Комисията откритото авиационно пространство ще генерира допълнително над 17 милиона пътници годишно, ползи за потребителите 5 милиарда евро годишно, както и увеличаване на заетостта.

България няма сключена спогодба за въздушен транспорт с Канада. Във връзка с това споразумението ще позволи на България да се възползва от либерализирания достъп до авиационния пазар на Канада по отношение предлагането на въздушни услуги. Това ще се отрази благоприятно за:

- въвеждане на нови опериращи превозвачи по въздушните линии;

- увеличаване предлагането на капацитет по съществуващите редовни линии и откриването на нови редовни линии от/до България;
- увеличаване приходите от превоз на пътници и товари;
- засилване на търговско-икономическите връзки и стокообмен;
- реализиране на допълнителни приходи от туризъм;
- намаляване на цените на самолетните билети по линии с реална конкуренция;
- подобряване обслужването на пътниците;
- стимулиране на инвестициите в авиационния сектор вследствие прилагането на общи, стабилни и предвидими правила.

МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Бойко Борисов)

СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

МЕЖДУ

ПРАВИТЕЛСТВОТО НА КАНАДА

И

И ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ И НЕЙНИТЕ ДЪРЖАВИ-ЧЛЕНКИ

СЪДЪРЖАНИЕ

ЧЛЕН	ЗАГЛАВИЕ
1	Заглавия и дефиниции
2	Предоставяне на права
3	Назначаване, разрешение и отнемане на разрешението
4	Инвестиции
5	Прилагане на законите
6	Безопасност на въздухоплаването
7	Сигурност на въздухоплаването
8	Мита, данъци и такси
9	Статистически данни
10	Интереси на потребителите
11	Достъпност на летища и летищни съоръжения и услуги
12	Такси за летища и летищни съоръжения и услуги
13	Търговска рамка
14	Конкурентна среда
15	Управление на въздушното движение
16	Запазване на назначения и разрешения
17	Съвместен комитет
18	Околна среда
19	Трудовоправни въпроси
20	Международно сътрудничество
21	Разрешаване на спорове
22	Изменения
23	Влизане в сила и временно прилагане
24	Прекратяване
25	Регистрация на Споразумението
26	Многостранни конвенции
27	Връзка с други споразумения

СПОРАЗУМЕНИЕ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

МЕЖДУ

Правителството на Канада

от една страна;

И

Република Австрия,

Кралство Белгия,

Република България,

Република Кипър,

Чешката република,

Кралство Дания,

Република Естония,

Република Финландия,

Френската република,

Федерална република Германия,

Република Гърция,

Република Унгария,

Ирландия,

Италианската република,

Република Латвия,

Република Литва,

Великото херцогство Люксембург,

Република Малта,

Кралство Нидерландия,

Република Полша,

Португалската република,

Румъния,

Словашката република,

Република Словения,

Кралство Испания,

Кралство Швеция,

Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия,

които са страни по Договора за създаване на Европейската общност и са държави-членки на Европейския съюз (наричани по-долу „държавите-членки“),

и Европейската общност, от друга страна;

Правителството на Канада и правителствата на държавите-членки като страни по Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., заедно с Европейската общност;

като желаят да насърчат система на въздухоплаване, която се основава на конкуренция между авиокомпаниите на пазара с минимална намеса и регулиране от страна на държавата;

в стремежа си да насърчат техния интерес по отношение на въздушния транспорт;

като отчитат важността на ефективния въздушен транспорт за насърчаване на търговския обмен, туризма и инвестициите;

в стремежа си да подобрят въздухоплавателните услуги;

като желаят да гарантират най-висока степен на безопасност и сигурност във въздушния транспорт;

решени да получат потенциалните ползи от регулаторното сътрудничество и, доколкото е практично, да постигнат хармонизация на разпоредбите и подходите;

като признават важните потенциални ползи, които могат да възникнат от конкурентните въздухоплавателни услуги и жизнеспособните въздухоплавателни индустрии;

като желаят да насърчат създаването на конкурентна среда за въздухоплавателни услуги и като признават, че в отсъствието на лоялна конкуренция между авиокомпаниите потенциалните ползи не могат да бъдат постигнати;

като желаят да предоставят възможност на своите авиокомпании да имат справедливи и равни възможности да предоставят въздухоплавателни услуги съгласно условията на настоящото Споразумение;

като желаят да постигнат възможно най-много ползи за пътниците, товародателите, авиокомпаниите и летищата, както и за техните служители и други непряко облагодетелствани лица;

като потвърждават значението на защитата на околната среда при разработване и прилагане на международната политика в областта на въздухоплаването;

като отбелязват значимостта на защитата на потребителите и насърчаването на подходящо ниво на защита на потребителите, свързана с въздухоплавателните услуги;

като отбелязват значимостта на капитала за въздухоплавателната индустрия за по-нататъшно развитие на въздухоплавателните услуги;

като желаят да сключат споразумение за въздушен транспорт, в допълнение към посочената Конвенция;

се споразумяха за следното:

ЧЛЕН 1

Заглавия и дефиниции

1. Заглавията, използвани в настоящото Споразумение, са само за справочни цели.

2. За целите на настоящото Споразумение, освен ако не е предвидено друго:

а) „Въздухоплавателни органи“ означава всички органи или лица, оправомощени от страните да изпълняват функциите, описани в настоящото Споразумение;

б) „Въздухоплавателни услуги“ означава редовни въздушни линии по маршрути, предвидени в настоящото Споразумение, за превоз на пътници и товари, включително пощенски пратки, поотделно или заедно;

в) „Споразумение“ означава настоящото Споразумение, всички приложения към него и всички изменения, внесени в Споразумението или в неговите приложения;

г) „Авиокомпания“ означава авиокомпания, която е назначена и е получила разрешение съгласно член 3 от настоящото Споразумение;

д) „Страна“ означава Канада или държавите-членки и Европейската общност, заедно или поотделно;

е) „Конвенция“ означава Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на 7 декември 1944 г., и включва всички приложения, приети съгласно член 90 от посочената конвенция и всички изменения на приложенията или на Конвенцията съгласно членове 90 и 94 от нея, доколкото тези приложения и изменения са приети от двете страни; и,

ж) „Територия“ означава: за Канада, сухопътната територия (континентална и островна), вътрешните води и териториални морета, определени в нейното национално законодателство, и включва въздушното пространство над тези територии; а за държавите-членки на Европейската общност, сухопътната територия (континентална и островна), вътрешни води и териториални морета, за които се прилага Договорът за създаване на Европейската общност при условията, посочени в Договора, и всеки правен инструмент, който е негов приемник, и включва въздушното пространство над тези територии; прилагането на настоящото Споразумението спрямо летището на Гибралтар не засяга съответните правни позиции на Кралство Испания и Обединеното кралство във връзка със спора относно суверенните права върху територията, на която се намира летището, както и относно продължаващото изключване на Гибралтарското летище от мерките на Европейската общност за въздухоплаването, които са в сила към 18 септември 2006 г. и са приложими между държави-членки в съответствие с декларацията на министрите за Гибралтарското летище, договорена в Кордоба през септември 2006 г.

ЧЛЕН 2

Предоставяне на права

1. Всяка страна предоставя на другата страна следните права за извършване на въздушен превоз от авиокомпаниите на другата страна:

   а) правото да прелита над нейната територия без кацане;

   б) правото да извършва спирания на нейна територия с нетърговска цел;

   в) до степента, разрешена от настоящото Споразумение, правото да извършва спирания на нейна територия по маршрутите, посочени в настоящото Споразумение, с цел да товари или разтоварва пътници и товари, включително пощенски пратки, поотделно или заедно; и,

   г) правата, посочени другаде в настоящото Споразумение.

2. Всяка страна също така предоставя на другата страна правата, посочени в параграф 1, букви а) и б) от настоящия член за авиокомпании, различни от посочените в член 3 (Назначаване, разрешение и отнемане на разрешението) от настоящото Споразумение.

ЧЛЕН 3

Назначаване, разрешение и отнемане на разрешението

1. Страните признават, че съгласно настоящото споразумение „назначаване" представлява лиценз или друга форма на разрешение, издадено от другата страна за извършване на въздухоплавателни услуги съгласно настоящото Споразумение. При поискване от страна на въздухоплавателните органи на една от страните, въздухоплавателните органи на другата страна, които са издали лиценз или друга форма на разрешение, ще удостоверят статута на такива лицензи или разрешения.

2. При получаване на заявления от назначена авиокомпания на една от страните според предвидените форма и начин, другата страна, в съответствие с нейните закони и подзаконови актове, предоставя исканите лицензи и разрешения на тази авиокомпания с цел извършване на въздухоплавателните услуги с минимално процедурно забавяне при условие, че:

   а) тази авиокомпания отговаря на изискванията на законите и подзаконовите актове, обичайно прилагани от въздухоплавателните органи на страната, предоставяща лицензите и разрешенията;

   б) тази авиокомпания се съобразява със законите и подзаконовите актове на страната, предоставяща лицензите и разрешенията;

   в) съгласно приложение 2, в случай че авиокомпанията е от Канада, ефективният контрол върху тази авиокомпания принадлежи на граждани на която и да е от страните, авиокомпанията е лицензирана като канадска

авиокомпания и основното място на дейност на авиокомпанията е в Канада; в случай че авиокомпанията е от някоя от държавите-членки, ефективният контрол върху тази авиокомпания принадлежи на граждани на която и да е от страните, Исландия, Лихтенщайн, Норвегия или Швейцария, авиокомпанията е лицензирана като авиокомпания на Общността и основното място на дейност на авиокомпанията е в някоя от държавите-членки; и,

г) във всяко друго отношение авиокомпанията извършва своята дейност по начин, който е в съответствие с условията, изложени в настоящото Споразумение.

3. Всяка от страните може да откаже лицензите или разрешенията, посочени в параграф 2 на настоящия член, и да отмени, да прекрати временно, да наложи условия или да ограничи лицензите или разрешенията, или по друг начин да прекрати или ограничи дейността на дадена авиокомпания или авиокомпании на другата страна в случай на неспазване от страна на тази авиокомпания на разпоредбите на параграф 2 или ако е установено от една от страните, че условията на територията на другата страна не съответстват на справедлива и конкурентна среда и водят до значителни неблагоприятни резултати или вреди за нейната авиокомпания или авиокомпании, съгласно член 14 (Конкурентна среда), параграф 5 .

4. Правата, изброени в параграф 3 от настоящия член, се упражняват само след консултации в съвместния комитет, освен ако не се налага предприемането на незабавни действия за предотвратяването на нарушение на законите и подзаконовите актове, посочени в параграф 2, или ако не се налагат действия от гледна точка на безопасността или сигурността в съответствие с разпоредбите на член 6 (Безопасност на въздухоплаването) и член 7 (Сигурност на въздухоплаването).

ЧЛЕН 4

Инвестиции

Всяка от страните разрешава пълна собственост върху нейните авиокомпании от граждани на Канада или на държава-членка или държави-членки, при спазване на условията от приложение 2.

ЧЛЕН 5

Прилагане на законите

Всяка от страните изисква съблюдаване на:

а) нейните закони, подзаконови актове и процедури, свързани с достъпа до, оставането на или отпътуването от нейната територия на въздухоплавателно средство, ангажирано в международното въздухоплаване, или свързано с управлението и навигацията на такова

въздухоплавателно средство, от авиокомпаниите при влизането в, отпътуването от или при пребиваването на споменатата територия; и,

б) нейните закони и подзаконови актове, свързани с достъпа до, оставането на или отпътуването от нейната територия на пътници, членове на екипажа и товари, включително пощенски пратки (като разпоредбите, свързани с навлизане, митническо освобождаване, транзит, сигурност на въздухоплаването, имиграция, паспорти, митници и карантина) от авиокомпаниите и от или от името на такива пътници, членове на екипажа и товари, включително пощенски пратки, при транзитно преминаване през, достъп до, отпътуване от и пребиваване на споменатата територия. При прилагането на тези закони и подзаконови актове всяка от страните при сходни обстоятелства предоставя на авиокомпаниите не по-малко благоприятно третиране от това, което е предоставено на нейната собствена или на която и да е друга авиокомпания, която извършва сходни международни въздухоплавателни услуги.

ЧЛЕН 6

Безопасност на въздухоплаването

1. Страните потвърждават значението на тясното сътрудничество в областта на безопасността на въздухоплаването. В този контекст страните осъществяват по-нататъшно сътрудничество, включително във връзка с летателната експлоатация, по-конкретно позволяващо обмена на информация, която би могла да окаже влияние върху безопасността на международното въздухоплаване, участието в дейностите по надзора на всяка от страните или провеждането на съвместни дейности по надзора в областта на безопасността на въздухоплаването и разработването на съвместни проекти и инициативи, включително с трети държави. Това сътрудничество се развива в рамките на [*Споразумение за безопасност на гражданското въздухоплаване между Европейската общност и Канада*, [влязло в сила на XXX], във връзка с въпроси, попадащи в обхвата на посоченото Споразумение.

2. Сертификати за летателна годност, свидетелства за правоспособност и лицензи, издадени или признати за валидни от въздухоплавателните органи на една от страните съгласно Споразумението за безопасност на гражданското въздухоплаване между Европейския съюз и Канада, ако съществуват такива разпоредби и чиито срок не е изтекъл, се признават за валидни от въздухоплавателните органи на другата страна за обслужване на въздушните линии, при условие че тези сертификати или лицензи са издадени или признати за валидни съгласно и в съответствие със, като минимум, стандартите, установени съгласно Конвенцията.

3. Ако привилегиите или условията на лицензите или сертификатите, посочени в параграф 2 по-горе, издадени от въздухоплавателните органи на една от страните на което и да било лице или авиокомпания или по отношение на дадено въздухоплавателно средство, използвано в обслужването на въздушните линии, позволяват разлика, която е под минималните стандарти, установени съгласно Конвенцията, която е била доведена до знанието на Международната организация за гражданско въздухоплаване, или ако тези органи прилагат стандарт или стандарти, които са по-високи от, или различни от стандартите, установени според Конвенцията, другата страна може да поиска консултации между страните съгласно член 17 (Съвместен комитет) от настоящото Споразумение с оглед изясняване на въпросната практика. Докато консултациите доведат до консенсус и, в духа на режим на взаимно приемане на сертификатите и лицензите, въздухоплавателните органи продължават да признават сертификатите и лицензите, признати за валидни от въздухоплавателните органи на другата страна, или съгласно *Споразумението за безопасност на гражданското въздухоплаване между Европейския съюз и Канада,* където могат да съществуват разпоредби, свързани с взаимното приемане на сертификатите и лицензите.

4. В съответствие с приложимите закони и в рамките на *Споразумението за безопасност на гражданското въздухоплаване между Европейската общност и Канада*, подписано на X XXX, страните поемат ангажимент да постигнат взаимно приемане на сертификатите и лицензите.

5. Въздухоплавателните органи на всяка от страните могат да поискат по всяко време консултации с отговорните въздухоплавателни органи на другата страна относно стандартите за безопасност и изискванията, които се спазват и прилагат от тези въздухоплавателни органи. Ако след тези консултации подалите искане въздухоплавателни органи констатират, че другите въздухоплавателни органи не спазват и прилагат ефективно стандартите за безопасност и изискванията в тези области, които, освен ако не е решено друго, са поне равни на минималните стандарти, установени съгласно Конвенцията, посочените въздухоплавателни органи биват уведомени за подобни констатации и за мерките, необходими за осигуряване на съответствие с тези минимални стандарти. Невземането от страна на посочените въздухоплавателни органи на съответните коригиращи мерки в срок от петнадесет (15) дни или друг период, ако такъв бъде приет, представлява основание за подалите искане въздухоплавателни органи да анулират, да прекратят временно или да ограничат оперативните лицензи или техническите разрешения, или по друг начин да прекратят временно или да ограничат дейността на авиокомпанията, надзорът по безопасността на която е отговорност на другия въздухоплавателен орган.

6. Всяка от страните приема, че всяко въздухоплавателно средство, експлоатирано от или от името на авиокомпания на една от страните може, докато е на територията на другата страна, да бъде предмет на проучване (наземна инспекция) от въздухоплавателните органи на другата страна, за проверка на валидността на съответните документи на въздухоплавателното средство и тези на неговия екипаж, и видимото състояние на въздухоплавателното средство и неговото оборудване, при условие че такова проучване не причинява ненужно забавяне на експлоатацията на въздухоплавателното средство.

7. Ако въздухоплавателните органи на една от страните след провеждането на наземна инспекция констатират, че дадено въздухоплавателно средство или експлоатацията на дадено въздухоплавателно средство не съответства на минималните стандарти, установени към този момент съгласно Конвенцията или констатират липса на ефективно спазване и прилагане на стандартите за безопасност, установени към този момент съгласно Конвенцията, въздухоплавателните органи на тази страна уведомяват въздухоплавателните органи, които са отговорни за надзора по безопасността на авиокомпанията, експлоатираща въздухоплавателното средство, за тези констатации и за мерките, необходими за спазването на тези минимални стандарти. Невземането на съответните коригиращи мерки в срок от петнадесет (15) дни представлява основание за анулиране, временно прекратяване или ограничаване на оперативните лицензи или техническите разрешения или по друг начин да бъде прекратена временно или да бъде ограничена дейността на авиокомпанията, експлоатираща въздухоплавателното средство. Същото решение може да бъде взето в случай на отказ на достъп за наземна инспекция.

8. Въздухоплавателните органи на всяка от страните имат право да предприемат незабавни действия, включително правото да анулират, да прекратят временно или да ограничат оперативните лицензи или техническите разрешения или по друг начин да прекратят временно или да ограничат дейността на дадена авиокомпания на другата страна, ако стигнат до заключение, че това е

необходимо с оглед на непосредствена заплаха за безопасността на въздухоплаването. Където е приложимо, страната, предприемаща такива мерки, полага усилия да проведе преди това консултации с другата страна.

9. Всяко действие от страна на въздухоплавателните органи съгласно параграфи 5, 7 или 8 от този член се преустановява веднага след като основанието за предприемането на това действие престане да съществува.

ЧЛЕН 7

Сигурност на въздухоплаването

1. В съответствие с техните права и задължения съгласно международното право, страните потвърждават, че тяхното взаимно задължение да защитават сигурността на гражданското въздухоплаване срещу актове, представляващи незаконна намеса, представлява неразделна част от настоящото Споразумение.

2. Без да ограничават общоприложимостта на своите права и задължения съгласно международното право, страните действат, в частност, 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 самолети, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за преследване на незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., Протокола за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., и Конвенцията за маркиране на пластичните взривни вещества с цел тяхното откриване, подписана в Монреал на 1 март 1991 г. и всяко друго многостранно споразумение, обуславящо сигурността на въздухоплаването като задължителна за страните.

3. При поискване страните си оказват взаимно пълното необходимо съдействие за предотвратяване на действия за незаконно завладяване на гражданско въздухоплавателно средство и всички други действия за незаконна намеса срещу безопасността на такова въздухоплавателно средство, неговите пътници и членове на екипажа, летища и аеронавигационни съоръжения, и всяка друга заплаха за сигурността на гражданското въздухоплаване.

4. Страните спазват разпоредбите за сигурност на въздухоплаването, установени от Международната организация за гражданско въздухоплаване и посочени като приложения към Конвенцията за международното гражданско въздухоплаване, доколкото тези разпоредби за сигурност са приложими за страните; те изискват от операторите на въздухоплавателни средства, регистрирани в техните регистри, от операторите на въздухоплавателни средства, които имат основно място на дейност или постоянно местопребиваване на тяхна територия, и от летищните оператори на тяхна територия да действат в съответствие с такива разпоредби за сигурност на въздухоплаването. Вследствие на това, всяка страна при поискване предоставя на другата страна уведомление за всяко различие между нейните разпоредби и

практики и стандартите за сигурност на въздухоплаването на посочените в този параграф приложения, когато това различие превишава или допълва тези стандарти и е от значение за операторите на другата страна. Всяка страна може по всяко време да поиска консултации, които да се проведат без ненужно забавяне с другата страна за обсъждане на такива различия.

5. При пълно взаимно зачитане и признаване на суверенитета на държавите, страните се съгласяват, че такива оператори на въздухоплавателни средства са длъжни да зачитат разпоредбите за сигурност на въздухоплаването, посочени в параграф 4 по-горе, изисквани от другата страна за достъп до, отпътуване от или пребиваване на територията на другата страна. Всяка страна гарантира, че съответните мерки се прилагат ефективно на нейната територия за защита на въздухоплавателните средства и за упражняване на контрол по сигурността спрямо пътниците, членовете на екипажа, техния регистриран и ръчен багаж, товарите, пощенските пратки и самолетните запаси от безмитни стоки и провизии преди качване или товарене.

6. Страните се съгласяват да работят за постигане на взаимно признаване на стандартите за сигурност и за тясно сътрудничество относно мерките за контрол на качеството на взаимна основа. Страните се съгласяват също, където е уместно и въз основа на решения, взети от страните поотделно, да създадат предпоставки за изпълнение на едноетапна проверка за сигурност за полети между териториите на страните, което означава да се освободят трансферните пътници, багаж и/или товари от повторна проверка. За тази цел те установяват административни договорености, отчитащи консултациите в рамките на съвместния комитет за съществуващите или планирани мерки за сигурност на въздухоплаването и за сътрудничество и обмен на информация относно мерките за контрол на качеството, прилагани от страните. Страните се консултират помежду си относно планираните мерки за сигурност, които са от значение за операторите, разположени на територията на другата страната, по тези административни договорености.

7. Всяка страна, доколкото това е практически приложимо, отговаря на исканията на другата страна за разумни специални мерки за сигурност спрямо определена заплаха за определен полет или определена серия от полети.

8. Страните се съгласяват да си сътрудничат при инспекциите, предприети от тях на всяка от техните територии, чрез установяването на механизми, включително административни договорености, за взаимния обмен на информация за резултатите от такива инспекции. Страните се съгласяват да се отзоват положително на искане за:

   а) участие като наблюдател в инспекциите по сигурността, провеждани от другата страна; или,

   б) съвместно провеждане, по целесъобразност, на оценка на територията на другата страна относно мерките за сигурност, провеждани от операторите на въздухоплавателни средства по отношение на полети, пристигащи от или отпътуващи за територията на всяка от страните.

9. В случай че възникне инцидент или заплаха от инцидент за незаконно завладяване на граждански въздухоплавателни средства или други действия на незаконна намеса срещу безопасността на такива въздухоплавателни средства, техните пътници и членове на екипажа, летища или аеронавигационни съоръжения, страните си сътрудничат, като улесняват комуникациите и предприемат други целесъобразни мерки, предназначени за бързото и безопасно отстраняване на такъв инцидент или заплаха.

10. Ако едната страна има достатъчни основания да счита, че другата страна се е отклонила от разпоредбите на настоящия член, отговорните органи могат да поискат консултации. Тези консултации започват в срок от петнадесет (15) дни от получаването на такова искане. Непостигането на задоволително споразумение в срок от петнадесет (15) дни от началото на консултациите съставлява основание за страната, изискала консултациите, да предприеме действия за отказ, анулиране, временно прекратяване или налагане на целесъобразни условия относно разрешенията на авиокомпаниите на другата страна. В случай на спешна ситуация или за предотвратяване на по-нататъшно несъответствие с разпоредбите на настоящия член, страната, която счита, че другата страна се е отклонила от разпоредбите на настоящия член, може да предприеме временни целесъобразни действия по всяко време.

11. Без да се засяга необходимостта от предприемане на незабавни действия за защита на сигурността на транспорта, страните заявяват, че при обмисляне на мерки за сигурност всяка от тях преценява евентуалния им неблагоприятен икономически или експлоатационен ефект върху предоставянето на въздухоплавателни услуги по настоящото Споразумение и, при липса на законови ограничения, взима тези фактори под внимание, когато определя какви мерки е необходимо и целесъобразно да предприеме в интерес на сигурността.

ЧЛЕН 8

Мита, данъци и такси

1. Всяка страна, в максималната възможна степен съгласно нейните национални закони и подзаконови актове и на взаимна основа, освобождава авиокомпаниите на другата страна по отношение на нейните въздухоплавателни средства, експлоатирани в международен въздушен транспорт, обичайното им оборудване, гориво, смазочни материали, консумативи за техническо обслужване, наземно оборудване, резервни части (включително двигатели), безмитни стоки и провизии (включително, но не само храни, безалкохолни и алкохолни напитки, тютюн и други продукти, предназначени за продажба или използване от пътниците в ограничени количества по време на полет), както и други артикули, предназначени или използвани единствено във връзка с експлоатирането или обслужването на въздухоплавателно средство, участващо в международен въздушен превоз, от всички ограничения за внос, данъци върху имуществото и капитала, мита, акцизи и други подобни такси, които се налагат от страните и не се основават на разходите за оказаните услуги.

2. Страните също така изключват в максималната възможна степен съгласно техните закони и подзаконови актове и на взаимна основа, от същите данъци, налози, мита и такси, посочени в параграф 1 от настоящия член, с изключение на таксите на базата на разхода за оказаната услуга:

а) безмитните стоки и провизии на въздухоплавателното средство, взети на борда или доставени на територията на дадена страна в разумни размери, за ползване на борда на напускащи тази територия въздухоплавателни средства на авиокомпания на другата страна, които извършват международен въздушен превоз, дори ако тези безмитни стоки и провизии са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия;

б) наземното оборудване и резервните части (включително двигатели), внесени на територията на едната страна с цел техническо обслужване или ремонт на въздухоплавателни средства на авиокомпания на другата страна, използвани в международен въздушен превоз, както и компютърно оборудване и компоненти за работа с пътници или товари, или проверки на сигурността;

в) горивото, смазочните материали и консумативите за техническо обслужване, внесени или доставени на територията на която и да е от страните за използване във въздухоплавателни средства на авиокомпания на другата страна, участващи в международен въздушен превоз, дори ако тези консумативи са предназначени за използване по време на част от пътуването, извършвано над тази територия; и,

г) печатни материали, включително самолетни билети, обложки на самолетни билети, авиотоварителници и други свързани с това рекламни материали, разпространявани безплатно от авиокомпанията.

3. Обичайното летателно оборудване, както и материалите и запасите, обичайно държани на борда на въздухоплавателното средство, използвано от авиокомпания на някоя от страните, могат да бъдат разтоварвани на територията на другата страна само с одобрение на митническите органи на тази територия. В този случай може да се наложи те да бъдат поставени под надзора на тези органи до момента, в който бъдат реекспортирани или прехвърлени по друг начин съгласно митническите нормативни актове.

4. Освобождаванията, предвидени съгласно настоящия член, могат да се предоставят също при случаите, когато авиокомпаниите на една страна са сключили договор с друга авиокомпания, която ползва по сходен начин такива изключения от другата страна, за наемане или прехвърляне на територията на другата страна на артикулите, посочени в параграфи 1 и 2.

5. Разпоредбите на съответните конвенции, приложими между някоя от държавите-членки и Канада за избягване на двойно данъчно облагане на доходите и имуществото, не се изменят от настоящото Споразумение.

ЧЛЕН 9

Статистически данни

1. Всяка страна предоставя на другата страна статистически данни, които се изискват от националните закони и подзаконови актове, а при поискване и друга налична статистическа информация, която може да бъде основателно изискана за преглед на предоставянето на въздухоплавателни услуги.

2. Страните си сътрудничат в рамките на съвместния комитет по член 17 за улесняване на взаимния обмен на статистическа информация с цел наблюдение на развитието на въздухоплавателните услуги.

ЧЛЕН 10

Интереси на потребителите

1. Страните признават значението на защитата на интересите на потребителите и могат да изискват от авиокомпаниите да вземат на недискриминационна основа основателни и подходящи мерки, включително, но не само:

   а) изисквания за защита на авансово платените на авиокомпаниите средства;

   б) инициативи за компенсация при отказан достъп на борда;

   в) възстановяване на средства на пътниците;

   г) публично оповестяване на самоличността на въздушния превозвач, който в действителност експлоатира въздухоплавателното средство;

   д) финансовата годност на собствените им авиокомпании;

   е) застраховки за отговорност при нараняване на пътници; и,

   ж) определяне на мерки за достъп.

2. Страните полагат усилия да се консултират помежду си, в рамките на съвместния комитет съгласно член 17, по въпроси относно интересите на потребителите, включително мерките, които планират с оглед постигане на съвместим подход, доколкото е възможно.

ЧЛЕН 11

Достъпност на летища и летищни съоръжения и услуги

1. Всяка страна гарантира, че летищата, въздушните линии, контролът на въздушното движение и аеронавигационното обслужване, сигурността на въздухоплаването, наземното обслужване и други свързани с това съоръжения и услуги, които се предоставят на нейната територия, могат да се ползват от

авиокомпаниите на другата страна по недискриминационен начин по времето на постигане на договореностите за ползване.

2. В максимална степен страните предприемат всички необходими мерки за осигуряване на ефективен достъп до съоръженията и услугите, обект на правни, експлоатационни и физически ограничения и въз основа на справедливи и равни възможности и прозрачност по отношение на процедурите за получаване на достъп.

3. Всяка страна гарантира, че нейните процедури, насоки и разпоредби за управление на слотове, приложими за летищата на нейна територия, се прилагат по прозрачен, ефективен и недискриминационен начин.

4. Ако една от страните е убедена, че другата страна е в нарушение на настоящия член, тя може да уведоми другата страна за тези си констатации и да поиска консултации съгласно член 17 (Съвместен комитет), параграф 4.

ЧЛЕН 12

Такси за летища и летищни съоръжения и услуги

1. Всяка страна гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат наложени от нейните компетентни органи или ведомства, налагащи таксите, на авиокомпании на другата страна за аеронавигационно обслужване и за контрол на въздушното движение са справедливи, разумни, свързани с разходите и не са несправедливо дискриминиращи. Във всеки случай всички такива потребителски такси се определят за авиокомпаниите на другата страна при условия, които са не по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всяка друга авиокомпания.

2. Всяка страна гарантира, че потребителските такси, които могат да бъдат наложени от нейните компетентни органи или ведомства, налагащи таксите, на авиокомпании на другата страна за използване на летища, сигурност на въздухоплаването и свързани с тях съоръжения и услуги са справедливи, разумни, не са несправедливо дискриминиращи и са разпределени безпристрастно между категориите потребители. Тези такси могат да отразяват, но не и да превишават, пълните разходи за налагащите таксите компетентни органи или ведомства за предоставяне на подходящо летище и средства и услуги за осигуряване на сигурност на въздухоплаването на летището или в рамките на летищната система. Тези такси могат да включват разумна възвръщаемост на активите след амортизация. Съоръженията и услугите, за които се налагат потребителски такси, се предоставят на принципа на ефективността и икономичността. Във всеки случай тези такси се определят за авиокомпаниите на другата страна при условия, които са не по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всяка друга авиокомпания.

3. Всяка страна насърчава консултациите между компетентните налагащи таксите органи или ведомства на нейна територия и авиокомпаниите или техните представителни органи, които използват услугите и съоръженията, и насърчава

тези компетентни органи или ведомства и авиокомпаниите или техните представителни органи да обменят такава информация, която да позволява прецизно преразглеждане на разумността на таксите в съответствие с принципите, залегнали в параграфи 1 и 2 от настоящия член. Всяка страна насърчава компетентните органи, налагащи таксите, да уведомяват в разумен срок потребителите относно предложения за промени в потребителските такси, с цел да позволи на тези органи да разгледат изразените от потребителите становища преди да се направят промените.

4. По отношение на никоя страна, която е в процедура за разрешаване на спорове съгласно разпоредбите на член 21 (Уреждане на спорове), не се счита, че е в нарушение на разпоредба от настоящия член, освен ако:

а) не предприеме преразглеждане на таксата или практиката, предмет на обжалване от другата страна в рамките на разумен период от време; или,

б) след като е извършила такова преразглеждане, не предприема всички стъпки от нейната компетентност да коригира такса или практика, която не е в съответствие с настоящия член.

ЧЛЕН 13

Търговска рамка

1. Всяка страна осигурява справедливи и равни възможности за авиокомпаниите на другата страна за предоставяне на въздухоплавателни услуги съгласно настоящото Споразумение.

Капацитет

2. Всяка страна разрешава на всяка авиокомпания на другата страна да определя честотата и капацитета на въздухоплавателните услуги, които предлага съгласно настоящото Споразумение, на базата на търговски съображения на авиокомпанията, продиктувани от пазара. Никоя от страните няма право едностранно да ограничава обема на трафика, честотата или периодичността на обслужването, или вида или видовете въздухоплавателни средства, експлоатирани от авиокомпаниите на другата страна, нито да изисква регистрацията на разписания, програми за чартърни полети или оперативни планове от авиокомпаниите на другата страна, освен когато това може да бъде изисквано по технически, оперативни или екологични (качество на въздуха на местно равнище и шум) причини при еднакви условия в съответствие с член 15 от Конвенцията.

Съвместно използване на кодове

3. а) Като се отчитат регулаторните изисквания, които се прилагат по принцип към такива операции от въздухоплавателните органи на всяка страна, всяка авиокомпания на другата страна може да сключи договори за сътрудничество за целите на:

i) предлагане на въздухоплавателни услуги по посочените маршрути чрез съвместно използване на кодове (т.е. да продава транспортни услуги под своя собствен код) на полети, обслужвани от всяка авиокомпания на Канада или на държавите-членки, и/или на трета държава; и/или доставчик на наземен (сухопътен или морски) превоз от всяка страна; и/или,

ii) извършване на превоз под кода на всяка друга авиокомпания, когато другата авиокомпания е получила разрешение от въздухоплавателните органи на дадена страна да продава транспортни услуги под свой собствен код на полети, обслужвани от всяка авиокомпания на дадена страна.

б) Въздухоплавателните органи на дадена страна могат да изискват всички авиокомпании, свързани с договореностите за съвместно използване на кодове, да притежават съответните разрешения за основните маршрути.

в) Въздухоплавателните органи на дадена страна не могат да отказват разрешение за услуги, включващи съвместно използване на кодове, посочени в параграф 3, буква а), подточка i) от настоящия член, въз основа на това, че експлоатиращата въздухоплавателното средство авиокомпания няма право да извършва превоз чрез използване на кодовете на други авиокомпании.

г) Въздухоплавателните органи на страните изискват всички авиокомпании, участващи в такива договорености за съвместно използване на кодове да гарантират, че предоставят на пътниците пълна информация за самоличността на оператора и за начина на превоз за всеки сегмент от пътуването.

Наземно обслужване

4. Всяка страна разрешава на авиокомпаниите на другата страна, когато предоставя услуги на нейна територия:

а) на взаимна основа да извършват собствено наземно обслужване на нейна територия и, по техен избор, да ползват услуги по наземно обслужване, предоставяни изцяло или отчасти от който и да е агент, получил разрешение от нейните компетентни органи да предоставя такива услуги; и,

б) да предоставя услуги по наземно обслужване на други авиокомпании, извършващи дейност на същото летище, за което имат разрешение, и в съответствие с приложимите закони и подзаконови актове.

5. Упражняването на правата, посочени в параграф 4, букви а) и б) от настоящия член подлежи само на физически или оперативни ограничения, произтичащи основно от съображения за сигурност или безопасност на летищата. Всякакви ограничения се прилагат еднообразно и при условия, които не са по-неблагоприятни от най-благоприятните условия, предоставени на всяка друга авиокомпания на всяка друга страна, която се занимава със сходни

международни въздухоплавателни услуги по времето, когато са наложени ограниченията.

Представители на авиокомпаниите

6. Всяка страна разрешава:

а) авиокомпаниите на другата страна на взаимна основа да доведат и да поддържат на нейна територия техен представителен и търговско-управленски, търговски, технически, оперативен и друг специализиран персонал, необходим във връзка с техните услуги;

б) тази потребност от персонал по избор на авиокомпаниите на другата страна да се изпълнява от техен собствен персонал или чрез използване на услугите на друга организация, компания или авиокомпания, предоставяща услуги на нейна територия и притежаваща разрешение да извършва такива услуги за други авиокомпании; и,

в) авиокомпаниите на другата страна да поддържат свои представителства на нейна територия за популяризиране и продажба на въздушен превоз и свързаните с него дейности.

7. Всяка страна изисква представителите и персоналът на авиокомпаниите на другата страна да се подчиняват на нейните закони и подзаконови актове. В съответствие с тези закони и подзаконови актове:

а) всяка страна, с минимално забавяне, предоставя необходимите разрешителни за трудова заетост, посетителски визи или други подобни документи, на представителите и персонала, посочени в параграф 6 от настоящия член; и,

б) всяка страна улеснява и ускорява одобрението на всяко искане за разрешителни за трудова заетост за персонала, изпълняващ някои временни задължения в продължение на не повече от деветдесет (90) дни.

Продажби, местни разходи и прехвърляне на средства

8. Всяка страна разрешава на авиокомпаниите на другата страна:

а) да извършват продажби на въздушен превоз на нейна територия директно или, по преценка на авиокомпаниите, чрез техни агенти и да продават превоз срещу валутата на нейната територия или, по преценка на авиокомпаниите, срещу свободно конвертируема валута на други държави, и всяко лице е свободно да купува такъв превоз срещу валута, приемана от тези авиокомпании;

б) да заплащат местните разходи, включително покупките на гориво, на нейна територия в местна валута или, по преценка на авиокомпаниите, в свободно конвертируема валута; и,

в) да обменят и превеждат в чужбина, при поискване, средствата, получени в обичайния ход на тяхната дейност. Такъв обмен и превод на валута се

разрешава без ограничения или забавяне по обменния курс на международния валутен пазар за текущи плащания, валиден към момента на подаването на молба за прехвърляне на средства, и не подлежи на други такси, освен обичайните такси за услуги, начислявани от банките за такива сделки.

Интермодални услуги

9. Всяка страна разрешава на авиокомпаниите, предоставящи:

а) пътнически комбинирани услуги, да използват наземен транспорт (сухопътен или морски) във връзка с въздухоплавателните услуги. Такъв превоз може да бъде предоставян от авиокомпаниите чрез договорености с наземни превозвачи или авиокомпаниите могат да изберат да извършват собствен наземен транспорт;

б) товарни услуги, да използват без ограничения във връзка с въздухоплавателните услуги всякакъв вид наземен транспорт (сухопътен или морски) за товари към и от всеки пункт на територията на страните или на трети държави, включително към и от всички летища с митници и включително, където е приложимо, правото да превозват товари под митнически надзор, съгласно приложимите закони и подзаконови актове; достъп до летищна митническа обработка и до помещенията, в която тя се извършва за товари, превозвани наземно или по въздух; и да изберат да извършват собствен товарен наземен транспорт, при спазване на националните закони и подзаконови актове, чийто предмет е такъв транспорт, или да го предоставят чрез договорености с други наземни превозвачи, включително наземен превоз, предоставян от авиокомпании на всяка друга държава; и,

в) интермодални услуги, да предлагат, на единична фиксирана цена комбиниран въздушен и наземен транспорт, при условие че пътниците и спедиторите не се въвеждат в заблуда относно фактите, свързани с този превоз.

Ценообразуване

10. Страните разрешават цените да се определят свободно от авиокомпаниите въз основа на свободна и лоялна конкуренция.

11. Страните не изискват цените да се представят пред въздухоплавателните органи.

12. Обсъждания между въздухоплавателните органи може да се провеждат за обсъждане на въпроси като, но не само, цени, които могат да бъдат несправедливи, неразумни или дискриминиращи.

Компютърни системи за резервация

13. Страните прилагат съответните свои закони и подзаконови актове, свързани с експлоатацията на компютърните системи за резервация на своите територии на справедлива и недискриминационна основа.

Франчайз и запазена марка

14. Авиокомпаниите на всяка страна могат да предоставят въздухоплавателни услуги съгласно настоящото Споразумение, в съответствие с договор за франчайз или запазена марка с компании, включително авиокомпании, при условие че авиокомпанията, предоставяща въздухоплавателните услуги, притежава съответните разрешения за маршрути, условията, определени от националните закони и подзаконови актове, са спазени, и при одобрение от страна на въздухоплавателните органи.

Мокър лизинг

15. За целите на предоставянето на въздухоплавателни услуги по настоящото Споразумение, при условие че авиокомпанията, предоставяща въздухоплавателните услуги и операторът на въздухоплавателното средство в такива договорености притежават съответните разрешения, авиокомпаниите на страните могат да предоставят въздухоплавателни услуги по настоящото споразумение като използват въздухоплавателно средство и летателен екипаж, предоставени от други авиокомпании, включително от други страни, при одобрение от страна на въздухоплавателните органи. За целите на настоящия параграф, експлоатиращите въздухоплавателното средство авиокомпании не е необходимо да притежават разрешения за основни маршрути.

Чартърни / нередовни полети

16. Разпоредбите, определени в членове 4 (Инвестиции), 5 (Прилагане на законите), 6 (Безопасност на въздухоплаването), 7 (Сигурност на въздухоплаването), 8 (Мита, данъци и такси), 9 (Статистически данни), 10 (Интереси на потребителите), 11 (Достъпност на летища и летищни съоръжения и услуги), 12 (Такси за летища и летищни съоръжения и услуги), 13 (Търговска рамка), 14 (Конкурентна среда), 15 (Управление на въздушното движение), 17 (Съвместен комитет) и 18 (Околна среда) от настоящото Споразумение се прилагат също и за чартърни и други нередовни полети, изпълнявани от въздушните превозвачи на едната страна към или от територията на другата страна.

17. При предоставяне на исканите лицензи и разрешения на въздушен превозвач при получаване на заявления за обслужване на чартърни полети и други нередовни полети, страните действат с минимално процедурно забавяне.

ЧЛЕН 14

Конкурентна среда

1. Страните признават, че тяхна обща цел е да създадат справедлива и конкурентна среда за предоставянето на въздухоплавателни услуги. Страните признават, че най-вероятно справедливите конкурентни практики на авиокомпаниите биха възникнали, ако тези авиокомпании извършват дейност изцяло на търговска основа и не са субсидирани от държавата. Те признават, че въпроси като, но не само, условията, при които авиокомпаниите се

приватизират, премахването на нарушаващи конкуренцията субсидии, справедлив и недискриминационен достъп до летищни съоръжения и услуги и компютърни системи за резервации са ключови фактори за постигането на справедлива и конкурентна среда.

2. Ако една от страните констатира, че на територията на другата страна съществуват условия, които биха навредили на справедливата и конкурентна среда и на предоставянето на въздухоплавателни услуги по настоящото Споразумение от нейните авиокомпании, тя може да предаде становище на другата страна. Освен това тя може да поиска свикване на заседание на съвместния комитет, както е предвидено в член 17 от Споразумението. Страните са съгласни, че степента, в която свързаните с конкурентната среда цели на Споразумението могат да бъдат нарушени от субсидии или друга намеса, е легитимна тема за разискване в съвместния комитет.

3. Въпроси, които могат да бъдат повдигнати по настоящия член, включват, но не се свежда единствено до, капиталови инжекции, кръстосано субсидиране, безвъзмездни помощи, гаранции, собственост, данъчни облекчения или освобождаване от данъци, защита от банкрут или застраховка, осъществявани от даден държавен орган. При спазване на параграф 4 от настоящия член, едната страна, след като уведоми другата страна, може да се обърне към отговорните държавни органи на територията на другата страна, включително органи на държавно, областно или местно равнище, за обсъждане на въпроси, свързани с настоящия член.

4. Страните признават сътрудничеството между техните органи по конкуренцията, както е удостоверено от „Споразумение между правителството на Канада и Европейските общности по отношение на прилагането на техните закони за конкуренцията“, което влезе в сила на 17 юни 1999 г.

5. Ако след консултациите в съвместния комитет една от страните е убедена, че посочените в параграф 3 условия продължават да съществуват и е вероятно да доведат до значимо неблагоприятно положение или вреда, причинени на нейната авиокомпания или авиокомпании, тя може да предприеме действия. Всяка страна може да предприеме действия по настоящия параграф от установяването на процедури и критерии от съвместния комитет за упражняване на такова действие или една година от датата, на която правата по настоящото споразумение влязат в сила, което от тях настъпи по-скоро. Всяко действие, предприето в съответствие с настоящия параграф, е подходящо, съобразено и ограничено в обхвата и продължителността си до строго необходимото. То е насочено изключително към предприятието, което се възползва от посочените в параграф 3 условия и не засяга по никакъв начин правата на всяка от страните да предприеме действие по член 21 (Разрешаване на спорове).

ЧЛЕН 15

Управление на въздушното движение

Страните си сътрудничат за разглеждане на надзора по безопасността и на проблеми на политиката, свързани с управлението на въздушното движение, с оглед оптимизиране на цялостната ефикасност, намаляване на разходите и повишаване на безопасността и капацитета на съществуващите системи. Страните насърчават своите доставчици на аеронавигационно обслужване да продължат сътрудничеството си за оперативна съвместимост за по-нататъшно интегриране на системите на двете страни, където е възможно, намаляване на екологичното въздействие от въздухоплаването и обмен на информация, когато е уместно.

ЧЛЕН 16

Запазване на назначения и разрешения

1. Всяка авиокомпания на Канада или на държава-членка, притежаваща валидно назначение от нейното съответно правителство по споразумение за въздушен транспорт с Канада, заменено от настоящото Споразумение, се счита за авиокомпания, назначена да извършва въздухоплавателни услуги.

2. Всяка авиокомпания на Канада или на държава-членка, притежаваща лиценз или разрешение, издадени от въздухоплавателните органи на едната страна, валидни за предоставяне на въздухоплавателни услуги към датата на влизане в сила на настоящото Споразумение, до издаването на нов или изменен лиценз или разрешение по настоящото Споразумение ще продължи да се ползва с всички правомощия, предвидени в посочения лиценз или разрешение и се счита, че имат правомощия да предоставят въздухоплавателни услуги, както е предвидено в настоящото Споразумение.

3. Нищо в настоящия член не създава пречки пред авиокомпания на една от страните, непосочена в параграфи 1 или 2 по-горе, да бъде назначена или оправомощена да извършва въздухоплавателни услуги.

ЧЛЕН 17

Съвместен комитет

1. Създава се комитет, съставен от представители на страните (наричан по-надолу „Съвместен комитет“).

2. Съвместният комитет определя и улеснява контактите между въздухоплавателните органи и други компетентни органи по въпроси, попадащи в обхвата на настоящото Споразумение.

3. Съвместният комитет заседава както и когато е необходимо и най-малко веднъж годишно. Всяка страна може да поиска свикване на заседание.

4. Всяка страна може също така да поиска заседание на съвместния комитет, за да се консултира по въпроси, свързани с тълкуването или прилагането на настоящото Споразумение и с цел разрешаване на всякакви въпроси, повдигнати от другата страна. Такова заседание започва на най-ранната възможна дата, но не по-късно от два месеца от датата на получаване на искането, освен ако не е решено друго от страните.

5. Съвместният комитет приема решения, когато това е изрично предвидено в споразумението.

6. Съвместният комитет насърчава сътрудничеството между страните и може да обсъжда всички въпроси, свързани с функционирането или изпълнението на настоящото Споразумение, включително, но не само:

а) преглед на пазарните условия, които оказват въздействие върху въздухоплавателните услуги по настоящото Споразумение;

б) обмен на информация, включително консултации относно промени в националното право и политики, които оказват въздействие върху Споразумението;

в) обсъждане на потенциалните области за по-нататъшно развитие на Споразумението, включително препоръките за изменения в Споразумението;

г) препоръки за условия, процедури и изменения, изисквани за новите държави-членки на Европейския съюз, за да станат страни по настоящото Споразумение; и,

д) обсъждане на въпроси, свързани с инвестиции, собственост и контрол, и потвърждаване, когато са изпълнени условията за постепенно предоставяне на права за въздушни превози, както е посочено в приложение 2.

7. Съвместният комитет развива сътрудничество и насърчава обмена на експертни мнения по нови законодателни или регулаторни инициативи.

8. Съвместният комитет приема с решение свой собствен процедурен правилник.

9. Всички решения на съвместния комитет се вземат с консенсус.

ЧЛЕН 18

Околна среда

1. Страните признават значимостта на защитата на околната среда при разработване и прилагане на международната политика в областта на въздухоплаването.

2. Без да се засягат правата и задълженията на страните съгласно международното право и Конвенцията, всяка страна под нейната суверенна юрисдикция има право да предприеме и приложи целесъобразни мерки за преодоляване на въздействието на въздушния транспорт върху околната среда, при условие че тези мерки се прилагат без разлика по отношение на националността.

3. Страните признават, че при разработване на международната политика в областта на въздухоплаването трябва да се направи внимателна оценка на разходите и ползите от мерките за защита на околната среда. Когато една от страните разглежда предложени мерки за защита на околната среда, тя следва да оцени евентуалното им неблагоприятно въздействие върху упражняването на права, съдържащи се в настоящото Споразумение и, ако такива мерки бъдат одобрени, тя следва да предприеме съответните стъпки да намали това неблагоприятно въздействие.

4. Страните признават значимостта на съвместната работа и в рамките на многостранни обсъждания да бъде разгледано въздействието на въздухоплаването върху околната среда и икономиката и да се гарантира, че всички мерки за намаляването му са изцяло в съответствие с целите на настоящото Споразумение.

5. При установяване на мерки за опазване на околната среда се следват въздухоплавателните стандарти за околната среда, приети от Международната организация за гражданско въздухоплаване в приложенията към Конвенцията, с изключение на обявените различия.

6. Страните полагат усилия да се консултират помежду си по въпросите на околната среда, включително за планираните мерки, които е вероятно да имат значително отражение върху международните въздухоплавателни услуги, обхванати от настоящото Споразумение, с оглед постигането на съвместими подходи, доколкото е възможно. Консултациите започват в срок от 30 дни от получаването на такова искане или всеки друг период от време, когато това е взаимно определено.

ЧЛЕН 19

Трудовоправни въпроси

1. Страните признават значимостта на отчитането на влиянието на настоящото Споразумение върху работната сила, трудовата заетост и условията на труд.

2. Всяка страна може да поиска свикване на заседание на съвместния комитет съгласно член 17 с цел да бъдат обсъдени трудовоправните въпроси, посочени в параграф 1 от настоящия член.

ЧЛЕН 20

Международно сътрудничество

Страните могат да представят на съвместния комитет съгласно член 17 въпроси, свързани с:

а) въздушния транспорт и международните организации;

б) възможно развитие на взаимоотношенията между страните и други държави по отношение на въздушния транспорт; и,

в) тенденции в двустранните или многостранните договорености

включително, където е възможно, предложения за изработване на съгласувани позиции в тези области.

ЧЛЕН 21

Разрешаване на спорове

1. При възникване на спор между страните във връзка с тълкуването или прилагането на настоящото Споразумение, те най-напред полагат усилия да го разрешат чрез официални консултации в рамките на съвместния комитет. Такива официални консултации започват в най-кратки срокове и независимо от член 17, параграф 4 в срок от не повече от 30 дни от датата на получаване от едната страна на писмено искане, отправено от другата страна, позоваващо се на настоящия член, освен ако не е решено друго от страните.

2. Ако спорът не бъде разрешен в срок от 60 дни от получаване на искането за официални консултации, със съгласието на страните той може да бъде отнесен за решаване до дадено лице или орган. Ако страните не успеят да постигнат съгласие, по искане на една от страните спорът се предава на арбитражен трибунал, състоящ се от трима арбитри, в съответствие с посочените по-долу процедурите.

3. В срок от 30 дни от получаването на искане за арбитраж всяка страна по спора посочва един независим арбитър. Третият арбитър се назначава в допълнителен срок от 45 дни чрез споразумение между двамата арбитри, посочени от страните. Ако някоя от страните не посочи арбитър в определения срок или ако третият арбитър не бъде назначен в определения срок, всяка от страните може да поиска от президента на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване да назначи арбитър или арбитри според конкретния случай. Ако президентът е от същата националност, както една от страните, назначението се извършва от най-старшия вицепрезидент, за който не е поискан отвод на това основание. Във всички случаи третият арбитър е гражданин на трета държава, изпълнява функциите на председател на трибунала и определя мястото, където ще се проведе арбитражът.

4. Трибуналът установява свой собствен процедурен правилник и график за процедурите.

5. По искане на една от страните трибуналът може да разпореди другата страна по спора да въведе временни помощни мерки до получаване на окончателното решение на трибунала.

6. Трибуналът се стреми да представи писмено решение в срок от 180 дни от получаването на искането за арбитраж. Решението на трибунала се взема с мнозинство.

7. Ако трибуналът реши, че е налице нарушение на настоящото Споразумение и отговорната страна не отстрани това нарушение, или не постигне споразумение с другата страна за взаимно приемливо решение в срок от 30 дни след нотифицирането за решението на трибунала, другата страна може да прекрати прилагането на равностойни ползи, възникващи съгласно настоящото Споразумение, до момента на разрешаване на спора.

8. Разходите за трибунала се заплащат поравно от страните по спора.

9. За целите на настоящия член Европейската общност и държавите-членки действат съвместно.

ЧЛЕН 22

Изменения

Всяко изменение на настоящото Споразумение, определено съвместно от страните, което може да бъде в резултат на консултации, проведени в съответствие с член 17 (Съвместен комитет) от настоящото Споразумение, влиза в сила в съответствие с условията, описани в член 23 (Влизане в сила и временно прилагане).

ЧЛЕН 23

Влизане в сила и временно прилагане

1. Настоящото споразумение или всяко изменение на настоящото Споразумение влизат в сила един месец след датата на последната дипломатическа нота, в която страните потвърждават, че всички необходими процедури за влизането в сила на Споразумението са изпълнени. За целите на тази размяна Канада връчва на Европейската общност дипломатическа нота на Европейската общност и нейните държави-членки, а Европейската общност връчва на Канада дипломатически ноти от Европейската общност и нейните държави-членки.

2. Независимо от параграф 1 от настоящия член, страните се съгласяват да прилагат временно настоящото споразумение от първия ден на месеца след датата на последната нота, с която страните се уведомяват взаимно за изпълнението на процедурите, необходими за временното прилагане на настоящото Споразумение.

ЧЛЕН 24

Прекратяване

Всяка страна може по всяко време от влизането в сила на настоящото Споразумение да даде писмено известие на другата страна по дипломатически път за решението си да прекрати настоящото Споразумение. Такова известие се съобщава едновременно на Международната организация за гражданско въздухоплаване и на секретариата на ООН. Споразумението прекратява действието си една (1) година след датата на получаване на известието от другата страна, освен ако известието за прекратяване не бъде изтеглено с общо съгласие преди изтичането на този период. В отсъствието на потвърждаване на получаването от другата страна, известието се счита за получено четиринадесет (14) дни след получаването на известието от Международната организация за гражданско въздухоплаване и от секретариата на ООН.

ЧЛЕН 25

Регистрация на споразумението

Настоящото Споразумение и всички изменения в него се регистрират в Международната организация за гражданско въздухоплаване и секретариата на ООН при влизането му в сила.

ЧЛЕН 26

Многостранни конвенции

Ако дадена многостранна конвенция влезе в сила по отношение на страните, могат да бъдат проведени консултации в рамките на съвместния комитет съгласно член 17 от настоящото Споразумение с оглед определяне на обхвата, в който настоящото Споразумение е засегнато от разпоредбите на многостранната конвенция.

ЧЛЕН 27

Връзка с други споразумения

1. Ако страните станат страни по многостранно споразумение или одобрят решение, прието от Международната организация за гражданско въздухоплаване или друга международна организация, което разглежда въпроси, включени в настоящото Споразумение, те се консултират в съвместния комитет, за да установят дали настоящото Споразумение следва да бъде преразгледано, за да включи тези обстоятелства.

2. По време на срока на временно прилагане съгласно член 23 (Влизане в сила и временно прилагане), параграф 2 от настоящото Споразумение се прекратява действието на двустранните споразумения, изброени в приложение 3, освен в случаите, предвидени в приложение 2. При влизането в сила съгласно член 23, параграф 1 от настоящото Споразумение, настоящото Споразумение замества съответните разпоредби на действащите двустранни споразумения, изброени в приложение 3, освен в случаите, предвидени в приложение 2.

В ДОКАЗАТЕЛСТВО НА КОЕТО долуподписаните, надлежно упълномощени за това от своите правителства, полагат подписите си под настоящото Споразумение.

СЪСТАВЕНО в два екземпляра в ..... на ..... , 200 ... година на английски, български, гръцки, датски, естонски, испански, италиански, латвийски, литовски, малтийски, немски, нидерландски, полски, португалски, румънски, словашки, словенски, унгарски, фински, френски, чешки и шведски език, като текстовете на всеки един от тези езици са еднакво автентични.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РАЗПИСАНИЕ НА МАРШРУТИТЕ

1. За целите на член 2, параграф 1, буква в) от настоящото споразумение всяка страна разрешава авиокомпаниите на другата страна да предоставят превоз по маршрутите, посочени по-долу:

а) За авиокомпаниите на Канада:

Пунктове отвъд — Пунктове в Канада — Междинни пунктове — Пунктове в и на територията на държавите-членки — Пунктове извън

б) За авиокомпаниите на Европейската общност:

Пунктове отвъд — Пунктове в държавите-членки — Междинни пунктове — Пунктове в и на територията на Канада — Пунктове извън

2. Авиокомпаниите на всяка страна, за всеки или за всички полети и по свой избор, могат да:

а) извършват полети в една или в двете посоки;

б) комбинират полети с различни номера в едно въздухоплавателно средство;

в) обслужват междинни пунктове, пунктове на териториите на всяка от страните, както и пунктове извън и отвъд тях във всякакви комбинации или във всякакъв порядък;

г) пропускат спирания в някой пункт или пунктове;

д) прехвърлят трафик от което и да е свое въздухоплавателно средство на което и да е друго свое въздухоплавателно средство без ограничения във връзка с промяната на вида или номера на експлоатираното въздухоплавателно средство във всеки пункт;

е) обслужват пунктове извън който и да е пункт на територията на тази страна със или без смяна на въздухоплавателното средство или полетния номер, като предлагат и рекламират тези услуги на обществото като директни услуги;

ж) правят престои в които и да било пунктове, независимо дали са във или извън територията на всяка една от страните;

з) извършват транзитен трафик през междинни пунктове и през пунктове на територията на другата страна;

и) комбинират трафик на едно и също въздухоплавателно средство, независимо откъде произхожда този трафик; и,

к) предоставят услуги чрез съвместно използване на кодове в съответствие с член 13 (Търговска рамка), параграф 3 от настоящото Споразумение;

без ограничения на посоката или на географското място, както и без да губят правото да извършват въздушен превоз, който е разрешен съгласно настоящото Споразумение.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

СПОРАЗУМЕНИЯ ЗА НАЛИЧИЕ НА ПРАВА

РАЗДЕЛ 1

Собственост и контрол върху авиокомпании на двете страни

1. Независимо от член 4 (Инвестиции), собствеността върху авиокомпании на една от страните на граждани на всички други страни е допустима на взаимна основа, доколкото това е допустимо съгласно националните закони и подзаконови актове на Канада за чуждестранни инвестиции в авиокомпании.

2. Независимо от член 3 (Определяне, разрешение и отнемане на разрешение), параграф 2, буква в) и член 4 (Инвестиции) от настоящото Споразумение, следната разпоредба се прилага във връзка със собствеността и контрола върху авиокомпаниите вместо член 3 (Определяне, разрешение и отнемане на разрешение), параграф 2, буква в), докато законите и подзаконови актове, посочени в раздел 2, параграф 2, букви в) и г) от настоящото приложение предвиждат друго:

„когато става дума за авиокомпания на Канада, както значителна част от собствеността, така и ефективният контрол върху тази авиокомпания принадлежат на граждани на Канада, авиокомпанията е лицензирана като канадска авиокомпания и основното й място на дейност е в Канада; когато става дума за авиокомпания на всяка от държавите-членки, както значителна част от собствеността, така и ефективният контрол върху тази авиокомпания принадлежат на граждани на държавите-членки, Исландия, Лихтенщайн, Норвегия или Швейцария, авиокомпанията е лицензирана като авиокомпания на Общността и основното й място на дейност е в някоя от държавите-членки“.

РАЗДЕЛ 2

Постепенно увеличаване на правата за въздушни превози

1. При упражняването на правата за въздушни превози, описани в параграф 2 от настоящия раздел, авиокомпаниите на страните се ползват с гъвкави оперативни възможности, разрешени в приложение 1, параграф 2.

2. Независимо от правата за въздушни превози, описани в приложение 1 към настоящото Споразумение:

   а) когато националните закони и подзаконови актове на двете страни разрешават граждани на другата страна да притежават и контролират до общо 25 процента от акциите с право на глас на нейните авиокомпании, се прилагат следните права:

      i) за пътнически комбинирани и чисто товарни полети, за канадските авиокомпании, правото да предоставят международни превози между които и да било пунктове в Канада и които и да било пунктове в държавите-членки; за авиокомпании на Общността, правото да предоставят въздухоплавателни услуги между които и да

било пунктове в държавите-членки и които и да било пунктове в Канада. В допълнение, за пътнически комбинирани и чисто товарни полети за авиокомпаниите на дадена страна, правото да предоставят международни превози към и от пунктове в трети страни през които и да било пунктове на територията на тази страна със или без смяна на въздухоплавателното средство или полетния номер, като предлагат и рекламират тези услуги на обществото като директни услуги;

ii) за чисто товарни полети, за авиокомпаниите на двете страни, право да предоставят международен транспорт между територията на другата страна и пунктове в трети държави в комбинация с услуги между пунктове на нейна територия и пунктове на територията на другата страна;

iii) за пътнически комбинирани и чисто товарни полети, за авиокомпаниите на двете страни, експлоатационни права, предвидени в двустранните споразумения за въздушен транспорт в сила между Канада и отделните държави-членки, както е определено в раздел 1 на приложение 3, и експлоатационните права в договореностите, които са били прилагани между Канада и отделните държави-членки, както е определено в раздел 2 на приложение 3. По отношение на правата отвъд петата свобода, определени в настоящата алинея, всички други ограничения, различни от географски ограничения, ограничения на броя на пунктовете и посочените ограничения на честотата спират да се прилагат; и,

iv) за по-голяма сигурност правата, съдържащи се в алинеи i) и ii) по-горе се предоставят, ако по времето на подписване на настоящото Споразумение не са съществували двустранни споразумения или договорености, или ако правата по дадено споразумение, които са били предоставени непосредствено преди подписването на настоящото Споразумение не са толкова либерални, колкото правата, съдържащи се в алинеи i) и ii) по-горе.

б) когато националните закони и подзаконови актове на двете страни разрешават граждани на другата страна да притежават и контролират до общо 49 процента от акциите с право на глас на нейните авиокомпании, се прилагат следните права в допълнение към параграф 2, буква а):

i) за пътнически комбинирани полети, за авиокомпаниите на двете страни се предоставят правата по петата свобода в който и да е междинен пункт, а за канадските авиокомпании, между който и да е пункт в държавата-членка и който и да е пункт в другите държави-членки, при условие че, когато става дума за канадски авиокомпании, полетът включва един пункт в Канада, когато става дума за авиокомпании на Общността, полетът включва един пункт в която и да е държава-членка;

ii) за пътнически комбинирани полети, за авиокомпаниите на Канада, се предоставят правата на петата свобода между който и да е пункт в държавите-членки и който и да е пункт в Мароко, Швейцария, Европейското икономическо пространство и други членове на Общоевропейското авиационно пространство; и,

iii) за чисто товарни полети, за авиокомпаниите на дадена страна, право да предоставя международни превози между пунктове на територията на другата страна и пунктове в трети държави без да е необходимо да обслужва пунктове на територията на посочената страна.

в) когато националните закони и подзаконови актове на двете страни разрешават граждани на другата страна да създадат авиокомпания на нейна територия за вътрешни и международни въздухоплавателни услуги и съгласно член 17 (Съвместен комитет), параграф 5, параграф 6, буква д) и параграф 9 от настоящото Споразумение, се прилагат следните права в допълнение към параграф 2, букви а) и б):

i) за пътнически комбинирани полети, за авиокомпаниите на двете страни се предоставят правата на петата свобода за който и да е пункт извън без ограничение на честотата.

г) когато националните закони и подзаконови актове на двете страни разрешават пълната собственост и контрол върху техните авиокомпании от граждани на другата страна и двете страни разрешават пълното прилагане на приложение 1, съгласно член 17 (Съвместен комитет), параграф 5, параграф 6, буква д) и параграф 9 от настоящото Споразумение и съгласно потвърждение от страните чрез техните съответни процедури, разпоредбите на приложение 2 по-горе спират да се прилагат и приложение 1 влиза в сила.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ДВУСТРАННИ СПОРАЗУМЕНИЯ МЕЖДУ
КАНАДА И ДЪРЖАВИТЕ-ЧЛЕНКИ НА ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ

1. Съгласно член XXX от настоящото Споразумение, следните двустранни споразумения, влезли в сила и други, между Канада и държавите-членки се преустановяват или заменят от настоящото Споразумение:

а) **Република Австрия**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и австрийското федерално правителство*, подписано на 22 юни 1993 г.;

б) **Кралство Белгия**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Белгия*, подписано на 13 май 1986 г.; *ПРОТОКОЛ за изменение на споразумението между правителството на Белгия и правителството на Канада за въздушен транспорт*, парафирано *ad referendum* на 23 май 2000 г.;

в) **Република България**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Република България*, парафирано ad referendum на 12 април 1991 г., *ad referendum*;

г) **Чешката република**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Чешката република*, подписано на 13 март 1996 г.; Размяна на ноти, изменящи споразумението, парафирани *ad referendum* на 28 юни 2004 г.;

д) **Кралство Дания**: Споразумение между Канада и Дания за въздухоплавателни услуги между двете държави, подписано на 13 декември 1949 г. *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Кралство Дания*, парафирано *ad referendum* на 17 Февруари 1989 г.;

е) **Република Финландия**: *Споразумение между правителството на Канада и правителството на Финландия за въздухоплавателни услуги между и отвъд техните територии*, подписано на 28 май 1990 г. *Размяна на ноти, съставляващи Споразумение, изменящо споразумението между правителството на Канада и правителството на Финландия за въздухоплавателни услуги между и отвъд техните територии,* съставено в Хелзинки на 28 май 1990 г., подписано на 1 октомври 1999 г.;

ж) **Френската република:** *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Френската република*, подписано на 15 юни 1976 г. *Размяна на ноти между правителството на Канада и правителството на Френската република, изменящи споразумението за въздушен транспорт,* подписано в Париж на 15 юни 1976 г., подписано на 21 декември 1982 г.;

з) **Федерална република Германия**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Федерална република Германия*, подписано на 26 март 1973 г.; *Размяна на ноти между правителството на Канада и правителството на Федерална република Германия, изменящи споразумението за въздушен транспорт,* подписано в Отава на 26 март 1973 г., съставено на 20 януари 1983 г.; Изменения на споразумението) парафирани *ad referendum* на 9 юли 1993 г. и Изменения на споразумението, парафирани *ad referendum* на 24 октомври 1996 г.

и) **Република Гърция**: *Споразумение между правителството на Канада и правителството на Република Гърция за редовни търговски въздухоплавателни услуги,* подписано на 20 август 1984г.; *Размяна на ноти, представляващи Споразумение между правителството на Канада и правителството на Република Гърция, изменящи споразумението за въздушен транспорт*, съставено в Торонто на 20 август 1984 г., подписано на 23 юни 1995 г.;

к) **Република Унгария**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Република Унгария*, подписано на 7 декември 1998 г.;

л) **Ирландия**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Ирландия*, подписано на 27 април 2007 г., временно в сила; *Споразумение между Канада и Ирландия за въздухоплавателни услуги между двете страни*, подписано на 8 август 1947 г.; *Размяна на ноти (19 април и 31 май 1948 г.) между Канада и Ирландия, изменящи Споразумението за въздухоплавателни услуги между двете страни,* подписано на 31 май 1948 г.; *Размяна на ноти между Канада и Ирландия, представляващи споразумение, изменящо приложението към Споразумението за въздушен транспорт от 8 август 1947 г.,* подписано на 9 юли 1951 г. *Размяна на ноти между Канада и Ирландия, променящи Споразумението за въздушен транспорт* от 8 август 1947 г. между двете страни, подписано на 23 декември 1957 г.;

м) **Италианска република**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Италия*, съставено на 16 май 2002 г. *ad referendum*; *Споразумение за въздухоплавателни услуги между Канада и Италия*, подписано на 13 април 1962 г.; *Размяна на ноти между правителството на Канада и правителството на Република Италия, представляващи споразумение за изменение на споразумението за въздухоплавателни услуги, както е посочено в одобрения протокол* от 28 април 1972 г., подписано на 28 август 1972 г.;

н) **Кралство Нидерландия**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Кралство Нидерландия*, подписано на 2 юни 1989 г.;

о) **Република Полша**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Република Полша*, парафирано *ad referendum* на 5 април 2001 г.; *Споразумение за въздушен*

транспорт между Полската народна Република и правителството на Канада, съставено на 14 май 1976 г.;

п) **Португалска република**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Португалия*, парафирано *ad referendum* на 8 юни 2006 г.; *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Португалия*, подписано на 10 април 1987 г.;

р) **Румъния**: *Споразумение за граждански въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Социалистическа република Румъния*, подписано на 27 октомври 1983 г.; *Размяна на ноти между правителството на Канада и правителството на Румъния, изменящи споразумението*, подписано на 31 май 1999 г. и на 12 юли 1999 г.;

с) **Кралство Испания**: *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Испания*, подписано на 15 септември 1988 г.;

т) **Кралство Швеция**: *Споразумение между правителството на Канада и правителството на Швеция за въздухоплавателни услуги между канадската и шведската територии*, подписано на 27 юни 1947 г. *Споразумение за въздушен транспорт между правителството на Канада и правителството на Кралство Швеция*, съставено на 17 февруари 1989 г., *ad referendum*; и,

у) **Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия:** *Споразумение за въздухоплавателни услуги между правителството на Канада и правителството Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия*, парафирано *ad referendum* на 12 април 2006 г.; *Споразумение за въздухоплавателни услуги между правителството на Канада и правителството на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия*, подписано на 22 юни 1988 г.

2. Независимо от член 1 от настоящото приложение, за областите, които не са включени в дефиницията на „територия“, посочена в член 1 от настоящото Споразумение, спогодбите в буква д) Кралство Дания, ж) Френската република, н) Кралство Нидерландия и у) Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия продължават да се прилагат в съответствие с техните условия.

ПРИТУРКА 2

МЕМОРАНДУМ ЗА КОНСУЛТАЦИЯ

1. Делегации, представляващи Канада и Европейската общност и нейните държави-членки, участваха в четири кръга на преговори, проведени между ноември 2007 г. и септември 2008 г., за едно всеобхватно споразумение за въздушен транспорт. Списъкът на делегациите е приложен като допълнение А.

2. Обсъжданията протекоха в приятелска и конструктивна атмосфера, отразяваща отличните отношения между Канада и Европейската общност и нейните държави-членки.

3. Делегациите приключиха преговорите на ниво длъжностни лица по Споразумението за въздушен транспорт между правителството на Канада и Европейската общност и нейните държави членки („Споразумението"), текстът на което беше парафиран и е приложен като допълнение Б към настоящия меморандум. И двете делегации признаха, че парафирането на текста представлява само приключване на преговорите по съществените въпроси и не посочва, че текстът е приет или удостоверен, и ще остане открит за езикови и текстови промени, изисквани преди подписването му за точното описание на задълженията, поети от страните по настоящото Споразумение.

4. Делегациите поеха задължението да предоставят Споразумението на своите съответни органи с препоръка, че страните приемат приложеното споразумение, подлежащо на всякакви необходими актуализации за правни, езикови или текстови цели, като автентично и окончателно чрез подписването му и да го въведат в сила съгласно своите съответни законови изисквания. Делегациите потвърдиха, че при подписването Споразумението ще се прилага административно в неговата цялост. Преди подписването му Канада и държавите-членки могат, по своя преценка, взаимно да си предоставят административно всички права, описани в споразумението. С цел завършване на ратификацията и окончателно влизане в сила възможно най-скоро, канадската делегация пое задължение да предостави на делегацията на Европейския съюз за преглед версия на френски език на Споразумението. По сходен начин, делегацията на Европейския съюз пое задължение да предостави на канадската делегация за преглед текстове на всички други официални езици на Европейската общност.

1. НАЗНАЧАВАНЕ

5. По отношение на член 3 и член 16, делегацията на Европейския съюз посочи, че няма да се извършва официално дипломатическо назначаване на авиокомпаниите от органите на държавите-членки на ЕС. Делегациите потвърдиха, че лицензи или други форми на разрешаване, издадени от всяка страна на нейните авиокомпании, представляват назначаване за целите на настоящото Споразумение.

6. Делегацията на Европейския съюз потвърди, че ако Канада стане страна членка на единния пазар на въздухоплавателни услуги, който се основава на общи правила за безопасност и лицензиране, приемливи за Канада и сравними с разпоредбите на настоящото Споразумение, Европейската общност и нейните държави-членки ще предоставят на Канада на взаимна основа право на назначаване, позволяващо Канада да назначава авиокомпаниите на своите партньори, ако тези партньори предоставят взаимно третиране на авиокомпаниите на Европейската общност за целите на назначаването, и позволяващо назначаването на канадските авиокомпании от партньорите на Канада да извършват въздухоплавателни услуги по техните съответни споразумения за въздушен транспорт с Европейската общност и/или държавите-членки.

2. ИНВЕСТИЦИИ, СОБСТВЕНОСТ И КОНТРОЛ ВЪРХУ АВИОКОМПАНИИТЕ

7. Делегациите съставиха споразумение, което предвижда възможност за по-либерални договорености, ако политиките и законите на всяка страна разрешават по-висока граница на чуждестранна собственост и/или намаляване на изискванията за контрол върху нейните авиокомпании в бъдеще.

8. Канадската делегация обясни на делегацията на Европейския съюз, че Канада е предприела относително гъвкав подход по отношение на собственост на чуждестранни граждани върху канадски авиокомпании. Докато понастоящем границата на Канада за собственост на чуждестранни граждани върху канадски въздушни превозвачи е 25 процента от акциите с право на глас, Канада разрешава променливи структури на капиталовите инструменти с право на глас, което потенциално позволява повече от 50 процента от акциите с право на глас на даден въздушен превозвач да бъдат притежавани от граждани на други държави. При традиционна структура Канада е определила всяка акция с право на глас, независимо дали е притежавана от канадски или чуждестранни граждани, да носи един глас. При променлива структура на капиталовите инструменти с право на глас всяка акция с право на глас не носи непременно един глас. В допълнение, практиката на Канада е да разрешава чуждестранни граждани потенциално да притежават до 100 процента от акциите без право на глас в канадски въздушни превозвачи. В действителност, всеки канадски въздушен превозвач трябва да бъде контролиран от канадски граждани. По отношение на действителния контрол върху канадски превозвачи от граждани на държавите-членки на ЕС, Канадската агенция по транспорта не е кодифицирала и публикувала критерии за определяне на действителния контрол, позволявайки всеки случай да бъде изцяло оценяван на индивидуална основа с пълната свобода да разглежда положително всички съответни елементи.

9. Делегацията на Европейския съюз посочи, че Европейската общност е в състояние да позволи нейните авиокомпании да бъдат притежавани до 100 процента от граждани на държави, които не са членки на ЕС, ако това е предвидено в международно споразумение, по което Общността е страна. Освен това, в резултат на договорните ангажименти на държавите от Европейското икономическо пространство и Швейцария, на граждани на

Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария е разрешено да притежават и контролират авиокомпании на Европейската общност.

10. По отношение на съществуващите права по двустранни споразумения, свързани със структурите на собственост на чуждестранни граждани върху много от авиокомпаниите на нейните партньори по двустранни споразумения, до днешна дата Канада не ги счита за неблагоприятни за нейните интереси и поради това не е упражнила правото си да предприеме действия относно инвестициите на граждани на трети държави в авиокомпаниите на двустранните партньори. Канадската делегация прие правото граждани на Исландия, Лихтенщайн, Норвегия и Швейцария пряко да притежават и контролират авиокомпании на Европейската общност.

11. Двете делегации отбелязаха, че потенциалните промени в режима за собственост и контрол във връзка с член 4, както и с параграф 2, букви в) и г) от раздел 2 на приложение 2 към Споразумението няма да наложат задължение на никоя от страните да осигури признаването от трети държави на авиокомпаниите, притежавани от граждани на друга страна.

3. МИТА, ДАНЪЦИ И ТАКСИ

12. По време на обсъждането на член 8, делегацията на Европейския съюз подчерта, че настоящото Споразумение не засяга сферата на данък добавена стойност (ДДС), с изключение на данъка върху оборота при внос. Делегацията на Европейския съюз обясни също, че съгласно общностното право (Директива 2006/112/ЕО на Съвета), стоки, доставени на борда при вътреобщностни полети, различни от стоки за пряка консумация, трябва да бъдат обложени при условията и съобразно ставката на ДДС, приложими в държавата-членка на отпътуване. Акцизните стоки, предназначени за такива цели, се считат за напуснали режима с отложено плащане, въведен съгласно общностното право (Директива 92/12/ЕИО на Съвета) и не могат да бъдат превозвани без да са обложени. Законът се прилага за вътреобщностни полети, извършвани от превозвачи на общността или на трети държави. По отношение на полети между която и да е държава-членка и Канада правното положение е различно. Делегацията на Европейския съюз потвърди, че в случай на полет от Канада до дадена държава-членка, нищо в законодателството на Общността не би попречило на безмитните продажби на пътниците на борда, които при слизането им във всеки случай ще подлежат на митнически контрол. По аналогичен начин, ако полетът е от дадена държава-членка, директно или през трета държава, до Канада като местоназначение, безмитните продажби също са възможни съгласно режима на износ, с митнически контрол, осъществяван в Канада. В нито един от случаите ситуацията не се променя само от престой в Общността, при условие че не се извършва качване или слизане. По отношение на същия член, делегацията на Европейския съюз изтъкна също, че общо правило по силата на общностното право (Директива 2003/96/ЕО на Съвета) е държавите-членки да освобождават от данък енергийните продукти, използвани за търговския въздушен транспорт. Директивата обаче съдържа разпоредби, които позволяват на държавите-членки да ограничат общото освобождаване от данък и да облагат авиационното гориво за вътрешни или вътреобщностни полети. Канадската делегация изтъкна, че по предходните

двустранни договорености за въздушен транспорт с държавите-членки, Канада е ползвала освобождаване от данъци върху авиационното гориво. Освен това канадската делегация отбеляза, че преди да се приложи облагането на авиационното гориво от държавите-членки за вътреобщностни полети Канада ще изиска обсъждане в съвместния комитет.

4. СТАТИСТИЧЕСКИ ДАННИ

13. По отношение на член 9 двете делегации отново потвърдиха, че намерението им не е било да създадат административна тежест с изискването за предаване на органите на статистически данни, които обичайно не се изискват от съществуващото законодателство и разпоредби. Канадската делегация поясни, че всички въздушни превозвачи, извършващи полети към Канада, са длъжни да подават по електронен път основни оперативни данни. Делегацията на Европейския съюз призна, че подобни изисквания съществуват за правителствата на различните държави-членки.

5. ТАКСИ ЗА ЛЕТИЩА И ЛЕТИЩНИ СЪОРЪЖЕНИЯ И УСЛУГИ

14. По отношение на член 12 от Споразумението, делегацията на Европейския съюз изрази интерес към включването на препратка към необходимостта таксите да бъдат „свързани с разходите“. Канадската делегация прие терминът да бъде включен в разпоредбите относно аеронавигационното обслужване, при условие че се приеме, че за Канада елементите на разходите и процесът за определяне на таксите за аеронавигационно обслужване са описани в законодателство, което забранява дискриминация и разграничаване на категориите потребители и посочва разходите, които трябва да бъдат взети предвид при определянето на таксите за аеронавигационно обслужване. Съгласно *Закона за търговия с граждански въздухоплавателни услуги* таксите не могат да бъдат определяни на ниво, което на базата на приемливи и благоразумни прогнози ще генерира приходи, надвишаващи настоящите и бъдещи финансови изисквания на NavCanada във връзка с предоставянето на граждански въздухоплавателни услуги. В този закон са дефинирани принципите за определяне на такси и финансовите изисквания, както и рамките, в които таксите могат да се отклоняват от „свързани с разходите“. Делегацията на Европейския съюз прие това пояснение.

6. ТЪРГОВСКА РАМКА: ПРЕДСТАВИТЕЛИ НА АВИОКОМПАНИИТЕ

15. Във връзка с член 13, параграфи 6 и 7 от Споразумението, делегациите изразиха мнение, че една от целите на разпоредбите е да улеснят исканията за разрешения за трудова заетост, визи и други съответни документи за представителите/персонала на авиокомпаниите, включително при обстоятелства, когато влизането или пребиваването на персонал се изисква по спешност или временно.

7. ТЪРГОВСКА РАМКА: ИНТЕРМОДАЛНИ УСЛУГИ

16. Във връзка с член 13, параграф 9, буква б) от Споразумението делегациите потвърдиха, че по отношение на интермодалните услуги и когато авиокомпаниите изберат те самите да извършват наземен транспорт, тези услуги са предмет на националните закони и подзаконови актове.

8. ТЪРГОВСКА РАМКА: ЦЕНИ

17. Във връзка с член 13, параграфи 10—12 от Споразумението делегациите потвърдиха, че въпреки че съгласно Споразумението не е задължително цените да бъдат представяни на въздухоплавателните органи, е необходимо тези органи периодично да изискват информация от авиокомпаниите относно определени цени, за да може, например, да се вземе решение по жалби, като например прекомерно високи цени или неприлагане на приложимите цени. Делегациите потвърдиха още, че такива искания за информация няма да бъдат използвани като алтернативен процес на документиране.

9. ЧАРТЪРНИ ВЪЗДУХОПЛАВАТЕЛНИ УСЛУГИ

18. Европейската общност вече не прави законово разграничение между редовните и чартърни въздухоплавателни услуги. Канада продължава да има разпоредби, които правят разграничение между редовни и чартърни въздухоплавателни услуги и установяват изисквания за защита на потребителите за чартърни програми. Делегациите продължават да насърчават по-нататъшното развитие на чартърни въздухоплавателни услуги и потвърждават, че всички страни могат да се възползват от гъвкавостта, предоставена от националните закони и подзаконови актове, свързани с чартърните въздухоплавателни услуги.

10. СЪВМЕСТЕН КОМИТЕТ И РАЗРЕШАВАНЕ НА СПОРОВЕ

19. По отношение на член 17 и член 21 от Споразумението, делегациите се разбраха, че съвместният комитет ще се състои от представители на Канада, Европейската комисия и държавите-членки. Делегациите се разбраха още, че за разрешаване на спорове по Споразумението страните ще бъдат представлявани от Канада и от Европейската комисия. Заинтересованите държави-членки ще присъстват на всички процедури за разрешаване на спорове.

11. ОКОЛНА СРЕДА

20. Делегациите отбелязаха, че суверенната юрисдикция включва юрисдикция върху територията на дадена страна.

12. ТРУДОВОПРАВНИ ВЪПРОСИ

21. По отношение на член 19 от Споразумението, делегацията на Европейския съюз отбеляза значимостта, която отдава на трудовоправните въпроси в контекста на Споразумението и препоръча на страните да наблюдават

въздействията на Споразумението, по-специално върху условията на трудова заетост, да насърчават по-доброто разбиране на трудовоправната система на всяка страна, свързана с мобилните авиационни служители, стабилните трудовоправни политики и практики, и да подобряват способностите и потенциала на страните да намират подходящите мерки при необходимост. Делегацията на Европейския съюз отбеляза също задълженията на подписващите страни да спазват принципите на Декларацията на МОТ за основните принципи и права в областта на труда и последващите документи (1998 г.), особено правото на свобода на сдружаване и ефективно признаване и прилагане на правото на колективно договаряне. Същевременно делегациите признаха съответните си суверенни права да определят свои собствени политики и национални приоритети и да определят, управляват и въвеждат свои собствени трудовоправни закони и подзаконови актове. Делегацията на Европейския съюз подчерта възможностите пред социалните партньори да засилят сътрудничеството си по трудовоправните въпроси чрез Споразумението. Канадската делегация препоръча да се позволи на всяка страна да реши как да наблюдава въздействията на Споразумението върху трудовата заетост. Делегациите потвърдиха, че разпоредбите на Споразумението не се прилагат в специфични случаи на колективно договаряне или други частни искове по производствени взаимоотношения.

13. БЪДЕЩИ ПРАВА

22. Канадската делегация посочи, че пълната собственост на чуждестранни граждани върху канадски въздушни превозвачи, правата по седмата свобода за пътнически комбинирани услуги за авиокомпании на двете страни (поотделно и с изключение на авиокомпаниите на Общността, оперирaщи от която и да е държава-членка на ЕС), каботажът и правото на установяване не попадат в рамките на политиката за въздушен транспорт на Канада и ще наложат промени в канадската политика и/или закони и подзаконови актове.

Отвъдморски територии

23. По отношение на отвъдморските територии на държавите-членки, делегациите признават, че настоящото Споразумение се прилага само за отвъдморските територии на държавите-членки, както е продиктувано от Договора за създаване на Европейската общност. Отвъдморските територии са отвъдморските департаменти на Франция (Френска Гвиана, Гваделупа, Мартиника и остров Реюнион), Азорските острови, Мадейра и Канарските острови. За отвъдморски територии на държавите-членки, за които Договорът не се прилага, продължават да се прилагат съответните двустранни споразумения за въздушен транспорт между Канада и държавите-членки, изброени в приложение 3.

Съставено в Лондон, Обединеното кралство, на 30 ноември 2008 г.

За делегацията на Канада	За делегацията на Европейската общност и нейните държави-членки
Nadir Patel	Olivier Onidi

Ръководител на делегацията	Ръководител на делегацията
Главен преговарящ по въпросите на въздухоплаването	Генерална дирекция „Енергетика и транспорт“
Правителство на Канада	Европейска комисия