

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
НАРОДНО СЪБРАНИЕ

Проект

ЗАКОН

за ратифициране на Техническо споразумение между министъра на отбраната на Кралство Белгия, министъра на отбраната на Френската република, Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия, Министерството на отбраната на Италианската република, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия, министъра на отбраната на Кралство Испания и държавния секретар по отбрана на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили (ATARES) и на Техническо споразумение между Министерството на отбраната на Кралство Дания, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия и Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили (SEOS)

Член единствен. Ратифицира Техническото споразумение между министъра на отбраната на Кралство Белгия, министъра на отбраната на Френската република, Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия, Министерството на отбраната на Италианската република, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия, министъра на отбраната на Кралство Испания и държавния секретар по отбрана на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили (ATARES), към което българската страна се присъедини с Нота за присъединяване на 20 октомври 2017 г., и Техническото споразумение между Министерството на отбраната на Кралство Дания,

министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия и Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили (SEOS), към което българската страна се присъедини с Нота за присъединяване на 20 октомври 2017 г.

Законът е приет от 44-ото Народно събрание на 2018 г. и е подпечатан с официалния печат на Народното събрание.

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ:**

(Цвета Караянчева)

М О Т И В И

към проекта на Закон за ратифициране на Техническо споразумение между министъра на отбраната на Кралство Белгия, министъра на отбраната на Френската република, Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия, Министерството на отбраната на Италианската република, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия, министъра на отбраната на Кралство Испания и държавния секретар по отбрана на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили и на Техническо споразумение между Министерството на отбраната на Кралство Дания, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия и Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили

На 20 октомври 2017 г. от българска страна са подписани ноти за присъединяване към Техническо споразумение между министъра на отбраната на Кралство Белгия, министъра на отбраната на Френската република, Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия, Министерството на отбраната на Италианската република, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия, министъра на отбраната на Кралство Испания и държавния секретар по отбрана на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили (ATARES) и към Техническо споразумение между Министерството на отбраната на Кралство Дания, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия и Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили (SEOS).

Предмет на техническите споразумения ATARES и SEOS е международното сътрудничество за обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили в рамките на Център за координация на придвижването „Европа“ (МССЕ).

Техническите споразумения ATARES и SEOS дават дефиниции, указват приложимостта и конкретизират процедурите по заявяване и принципите за компенсации при обмен на услуги в областта на транспортирането и придвижването, отговорностите на участниците и разрешаването на възникнали спорове и други с уговорката, че националните изисквания са с приоритет пред дейностите, обхванати от споразуменията.

Причините, които налагат ратифицирането на техническите споразумения ATARES и SEOS от Народното събрание, са следните:

Техническото споразумение относно Център за координация на придвижването „Европа“, към което българската страна се е присъединила с Нота за участие, подписана на 14 ноември 2016 г., е ратифицирано със закон, приет от 44-ото Народното събрание на 13 юли 2017 г. (ДВ, бр. 60 от 2017 г.). В подписаните на 20 октомври 2017 г. ноти за присъединяване към технически споразумения ATARES и SEOS е направено изявлението: „За българската страна Техническото споразумение ще влезе в сила от датата на писменото уведомление от Министерството на външните работи на Република България за завършването на нейната национална процедура.“ В клаузи на техническите споразумения се предвижда възникване на финансови задължения между участниците при обмена на услуги в области на транспортирането и придвижването.

Това налага тяхното ратифициране на основание чл. 85/ал. 1, т. 4 от Конституцията на Република България.

ЗА МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

~~(Томислав Дончев)~~

Техническо споразумение

между

Министерството на отбраната на Кралство

Дания

и

Министъра на отбраната на Кралство

Нидерландия

и

Министерството на отбраната на Кралство

Норвегия

и

Министерството на отбраната на

Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия

относно

взаимна поддръжка чрез обмен на услуги

в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на
дейности на въоръжените сили

Министерството на отбраната на Кралство Дания,

Министърът на отбраната на Кралство Нидерландия,

Министерството на отбраната на Кралство Норвегия,

Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия,

По-нататък наричани „Участниците“:

Като взеха предвид Северноатлантическия договор (НАТО),

Като взеха предвид Споразумението между Страните по Северноатлантическия договор относно статута на техните Въръжени сили, подписано в град Лондон на 19 юни 1951 година (NATO SOFA),

Като взеха предвид Споразумението между държавите-членки по Северноатлантическия договор и другите държави, участващи в програмата „Партньорство за мир“ относно статута на техните Въръжени сили, подписано в град Брюксел на 19 юни 1995 година (PfP SOFA),

Като отчетоха важността на подобряването на оперативната съвместимост между Участниците,

В желанието си за сътрудничество в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въръжените сили, и

Като взеха предвид, че по-широкото сътрудничество и координация в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въръжените сили ще повиши ефективността и по-достъпното осъществяване на съвместни отбранителни дейности,

Като посочиха Техническото споразумение относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили (ATARES/“АТАРЕС”) като образец, върху който да се базират и услугите в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въръжените сили,

Решиха да приложат следните договорености:

РАЗДЕЛ 1

ЦЕЛ

- 1.1 Целта на настоящото Техническо споразумение (ТС) е да учреди „СЕОС”(SEOS: Surface Exchange of Services / размяна на услуги по повърхността) и да изложи постигнатите между Участниците договорености относно прилагането му. SEOS /СЕОС/ е договореност между Участниците за предоставяне на многонационална рамка за съдействие в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въръжените сили чрез взаимно приемливи договорености. Анексите към настоящото ТС представляват неразделна част от него.
- 1.2 Споразумението между Страните по Северноатлантическия договор относно статута на техните Въръжени сили, подписано в град Лондон на 19 юни 1951 година (NATO SOFA) и Споразумението между държавите-членки по Северноатлантическия договор

и другите държави, участващи в програмата „Партньорство за мир“ относно статута на техните Въоръжени сили, подписано в град Брюксел на 19 юни 1995 година (PfP SOFA) са приложими за всички дейности, изпълнявани по силата на настоящото ТС.

РАЗДЕЛ 2

ДЕФИНИЦИИ

В контекста на настоящото ТС се използват следните дефиниции:

- 2.1 Участник-заявител:
Участникът-заявител е Участникът, който подава заявление за предоставяне на поддръжка.
- 2.2 Предоставящ участник:
Предоставящият участник е Участникът, който предоставя поддръжката, заявена от Участника-заявител.
- 2.3 Оторизиращо лице по „СЕОС“/SEOS:
Оторизиращите лица или органи по „СЕОС“ са лицата за връзка (Points of Contact – POCs), определени от даден Участник да оторизира заявления за поддръжка и/или оторизира предоставянето на заявената поддръжка от името на този Участник.
- 2.4 Изпълнителен орган:
Изпълнителни органи са тези POCs, на които Оторизиращото лице по „СЕОС“ възлага да оформят заявки и/или да предоставят поддръжка, и/или да изпълняват задачи от името на този Участник.
- 2.5 Координационен съвет:
Координационният съвет (КС) е комисията, съставена от представители на Участниците, председателствана от член на Секретариата, която ще упражнява надзор върху цялостното прилагане на ТС. Отговорностите на КС са подробно разписани в Анекс Б.
- 2.6 Секретариат:
Секретариатът, който ще бъде съставен от служители на организация, избрана от Участниците, е организацията, която отговаря за ежедневното управление и отчитане на дейностите по „СЕОС“. Отговорностите на Секретариата са подробно описани в Анекс Б.

РАЗДЕЛ 3

ПРИЛОЖИМОСТ

Участниците могат да решат да прилагат договореностите по SEOS в мирно време, по време на криза и във война. Личен състав и оборудване на който и да било Участник могат да бъдат използвани само с предварителното писмено съгласие на компетентния орган на този Участник.

РАЗДЕЛ 4

НАЦИОНАЛНИ ПРИОРИТЕТИ

- 4.1 Националните изисквания са с приоритет пред дейностите, обхванати от настоящото ТС.
- 4.2 Предоставящият участник запазва пълен контрол върху своите активи, включително върху личния състав и оборудването.
- 4.3 В случай че който и да било от Предоставящите участници няма възможност да предостави предварително заявена и одобрена услуга, то този Участник уведомява възможно най-бързо Участника-заявител за това. Такова анулиране на предоставяне на услуга от страна на Предоставящия участник не представлява основание за предявяването на какъвто и да било иск за нанесени вреди или обезщетяване за направени разходи.
- 4.4 В случай че който и да било от Участниците-заявители анулира дадена заявка за услуга, то този Участник уведомява възможно най-бързо Предоставящия участник за това. Всяко анулиране на заявка, направено по-късно от предвидените за това времеви срокове, оповестени от КС, може да доведе до прилагане на разпоредбите за компенсации съгласно настоящото ТС.

РАЗДЕЛ 5

КОМПЕНСАЦИИ ЗА УСЛУГИ

- 5.1 Общият принцип на компенсиране е Участниците да се стремят да постигнат баланс на обменните услуги, като по този начин бъде избегната необходимостта от компенсаторни финансови плащания.
- 5.2 Основен принцип е услугите да бъдат посрещнати със съответни насрещни услуги в пълен размер, в разумен срок, но не непременно на двустранна основа или на основа получаване на същата насрещна услуга.
- 5.3 Ще бъде определена парична равностойност на услугите, която ще се кредитира (начислява) или дебитираща (удържа), като се използва приета по общо съгласие разменна единица. Всеки от Участниците следва да се стреми да поддържа баланс между общата равностойност на получените услуги и общата равностойност на предоставените услуги по настоящото ТС, като осигурява като цяло неутрално салдо между дебитата и кредита.
- 5.4 Позволява се и се очаква да има временни дисбаланси по салдата, но те трябва да се вмести в рамките на временни и количествени ограничения, договорени предварително от КС. Подробните процедури са разписани в Анекси А, В и Г.

РАЗДЕЛ 6

ИСКОВЕ И ОТГОВОРНОСТ

- 6.1 Исковете, произтичащи от или във връзка с изпълнението и прилагането на счетоводната система, установена с настоящото ТС, се разглеждат в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от Споразумението между Страните по Северноатлантическия договор относно статута на техните Въоръжени сили, подписано в град Лондон на 19 юни 1951 година (NATO SOFA).

- 6.2 Исковете, оставащи извън обхвата на чл. VIII от NATO SOFA се разглеждат от съответните Участници, които засягат, и се уреждат в зависимост от конкретния случай в съответствие с приложимите правила и разпоредби.

РАЗДЕЛ 7

ПРОИЗШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТИ С ТРАНСПОРТНИТЕ СРЕДСТВА

Националната или международната нормативни уредби, отнасящи се до разглеждането на искове в случай на произшествия или инциденти, причинени от което и да е транспортно средство, не се засягат от прилагането на настоящото ТС по отношение на въпросното транспортно средство или съответната държава.

РАЗДЕЛ 8

РАЗРЕШАВАНЕ НА СПОРОВЕ

Всички случаи на различия при тълкуването или изпълнението на настоящото ТС се разрешават изключително чрез преговори между съответните Участници, подпомагани от Секретариата по SEOS.

РАЗДЕЛ 9

БЪДЕЩИ УЧАСТНИЦИ

- 9.1 Бъдещи Участници могат да се присъединяват към настоящото ТС след писмена покана от настоящите Участници. Решението на настоящите Участници за изпращане на такава писмена покана следва да бъде взето единодушно. Поканеният Участник следва да приеме клаузите на настоящото ТС от датата, когато той е подписал Нота за присъединяване. Последната ще представлява пореден Анекс към настоящото ТС. Нотата за присъединяване включва следното:

- а. референция към писмото, съдържащо поканата;
- б. декларация, че поканеният Участник става действителен Участник съгласно писмото, съдържащо поканата;
- в. декларация, че поканеният Участник приема всички клаузи на настоящото ТС;
- г. място, дата и подпис, удостоверяващи приемането от страна на поканения Участник.

- 9.2 Форматът на Нотата за присъединяване е предоставен в подробности в Анекс Д. В допълнение към Нотата за присъединяване поканеният Участник следва да изпрати съответните Приложения към Анексите.

РАЗДЕЛ 10

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

- 10.1 Настоящото ТС, включително Анексите, които съставляват неразделна част от него, влиза в сила на 01 март 2011 г.

10.2 Освен ако изрично не е посочено друго, настоящото ТС може да бъде изменяно със заявеното в писмен вид съгласие на всички Участници:

- а. С тримесечно предизвестие всеки Участник може да заяви среща за обсъждане на промяната или повторното разглеждане на който и да било или на всичките Анекси към настоящото ТС. Всяка промяна изисква единодушно одобрение на Участниците.
- б. Националните приложения към Анексите могат да бъдат изменяни по всяко време от отговорния за това Участник и влизат в сила чрез незабавното им оповестяване от Секретариата.
- в. Приложенията към Анекс А биват потвърждавани ежегодно, като промени в тях могат да бъдат внасяни, когато това е необходимо, от Координационния съвет (КС).
- г. Приложенията към Анекс Б биват потвърждавани и публикувани ежегодно от Координационния съвет.
- д. Изменения в Анекси В и Г могат да бъдат внасяни посредством единодушно решение на Координационния съвет.
- е. Участниците могат да внасят изменения в техните съответни Приложения към Анекси В и Г независимо от другите Участници.

10.3 Всеки Участник може да се оттегли по всяко време от настоящото ТС, подавайки дванадесетмесечно уведомление в писмена форма до другите Участници. В такъв случай оттеглящият се Участник свежда колкото е възможно по-близо до нула останалия баланс (салдото) по сметката. В края на 12-месечния период Координационният съвет се събира на среща, за да вземе решение относно средствата за ликвидацията по окончателния баланс и средствата, които дължи оттеглящият се Участник в съответствие с клаузите на настоящото ТС.

Подписано на английски език. Оригиналите на настоящото ТС, всички по-нататъшни изменения и Ноти за присъединяване ще бъдат депозирани в Секретариата, който предоставя заверени копия на всеки Участник.

За министерството на отбраната на Кралство Дания	За министъра на отбраната на Кралство Нидерландия
Място и дата:	Място и дата:
За министерството на отбраната на Кралство Норвегия	За министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия
Място и дата:	Място и дата:

ОТЧИТАНЕ И БАЛАНС НА СМЕТКИТЕ ПО SEOS

1. ДЕФИНИЦИИ и ПРИНЦИПИ

1.1. Стандартен пътен превоз (SRC)

- а. Стандартният пътен превоз SRC се отнася до контейнеровоз с подвижна рампа за товарене и разтоварване тип DROPS способен да транспортира един 20-футов контейнерен еквивалент TEU.

1.2. Единица за разстояние (UD)

- а. UD е единица мярка за разстояние, равняващо се на 100 км (54 морски мили).

1.3. Единица за еквивалент на предоставен транспорт по повърхността (SEU)

- а. Приетата обща единица за обмен в настоящото споразумение е SEU. Една SEU се равнява на разходите, генерирани от един SRC (виж параграф 1.1.), превозващ 20-футов контейнерен еквивалент (TEU) на разстояние от 100 км. В зависимост от транспортното средство, изискването за обем за една TEU също така се равнява на:
- 36 m³
 - 6.06 Lim (линейни метра)
 - 10 тона (договорен полезен товар на 20-футов контейнер както за вътрешнотериториален (IST), така и за морски (SEALIFT) транспорт).
 - 16 пътници

(Като индиректно следствие, изискването за обем на едно TEU също така се равнява на 15 кв. м. Подреждането на TEU един върху друг няма да се взема предвид, което означава, например, че три TEU, подредени едно върху друго, ще се броят за три TEU.)

Всички разходи, направени в рамките на обменените услуги, ще се изразяват в кредити, като за единица мярка се използва SEU.

- б. Еквивалентите на кредитите за извършени услуги ще се изчисляват в SEU чрез прилагане на еквивалент фактори в зависимост от използвания вид транспорт и тип транспортно средство. Съответните указания за изчисляване са посочени в Приложение 2 към този Анекс.

1.4. Единица товар (UL)

- а. Количеството товар или броят пътници, заявени за транспортиране, се преобразуват в UL, за да се изчисли SEU.

1.5. Еквивалент фактори (EFs)

- а. Въпреки че всеки участник ще има различни експлоатационни разходи за своите SRC, за това SRC се определя еквивалент фактор (SRC) в размер на едно. Всеки участник ще определи EFs за предлаганите транспортни средства чрез сравнение на действителните експлоатационни разходи на предлаганите транспортни средства с разходите за своите SRC. Ако даден участник не притежава SRC, Координационният съвет на SEOS (CB) единодушно ще определи подходящо изходно ниво за стойността на SRC на съответния участник.

- б. Преди започването на всеки годишен отчетен период, участниците предоставят на ежегодната сесия на SEOS СВ актуализирани EF, които ще бъдат в сила за следващия отчетен период и ще бъдат нанесени в таблиците на Приложение 3 към Анекс Б. Изменението на EF в рамките на ежегодния отчетен период е възможно, но следва да бъде обосновано. В резултат, EF на дадено транспортно средство може да бъде изменен от който и да било от участниците. Предоставящият участник обявява промяната пред Секретариата на SEOS. Секретариатът на SEOS съответно актуализира списъка с EF.

1.6. Допълнителни разходи (АС)

а. Участниците се призовават да отразят възможно най-много АС в еквивалент факторите, определяни ежегодно за техните национални транспортни средства. Като показатели, следните АС могат да бъдат отразени в EF:

▪ Средства за вътрешнотериториален транспорт (IST): гориво, гуми, ремонт и поддръжка, пътни разходи (на ден), лизинг на контейнери, обработка, комуникации. Тол таксите, други плащания или данъци следва да се имат предвид, доколкото е възможно.

▪ Морски транспорт: гориво, коефициентът за компенсиране на повишените цени на горивата, разходи за отклонение от маршрута, такси за преминаване (например, транзит през Суецкия канал или Панамския канал и пр.), насипни и течни товари, разходи за сметка на кораба (повременен чартър-тайм), застраховка „Военен риск“, допълнителни разходи за екипаж поради преминаване през зона на конфликт, конвоиране на кораба, митнически процедури, демюрейдж, непреодолима сила, данъци (внос и износ).

б. Допълнителни разходи (АС), които не могат да бъдат начислени в еквивалент факторите съгласно параграф 1.6, а (виж по-горе), се заплащат от заявителя в SEU. Допълнителни разходи, които не могат да бъдат заплатени в SEU, се уреждат на двустранна основа между заявителя и предоставящия участник (за детайли, виж отделните национални лица за връзка при водене на отчетност в Приложение 3 към Анекс А).

в. Заплащане на допълнителни разходи чрез SEU се основава на годишната средна стойност на SEU (виж Приложение 4 към Анекс Б).

2. ОСЧЕТОВОДЯВАНЕ

2.1. Дефиниции

а. Специална отчетност (сметка): Всяка държава открива една специална отчетност (сметка), в която общата стойност на всички сделки по обмен на услуги, извършени от тази държава, се сумира в SEU.

б. Двустранна подсметка: Всяка държава ще има по една двустранна подсметка с всяка друга държава. Всяка дейност по обмен на услуги между две държави, измерена в SEU, се осчетоводява като кредит или дебит в съответните им подсметки. Сумата на всички подсметки на една държава се равнява на стойността на специалната ѝ отчетност (сметка).

2.2. Процедури за отчитане на обмена на услуги

В рамките на настоящото Техническо споразумение се приема, че предоставящият участник и участникът-заявител предприемат действия с одобрението на националните оторизатори на дейности по SEOS.

При отчитането на обмена на услуги следва да се имат предвид следните три етапа:

а. Предотчетен етап: Този етап обхваща определянето на естеството и стойността на обмена на услуги в SEU между предоставящия участник и участника-заявител чрез предварителен формуляр 1 за SEOS (виж Приложение 1 към Анекс А), който се изпраща на предоставящия участник и участника-заявител. Този предварителен формуляр 1 за SEOS цели да се определи договорена прогнозна стойност на SEU за обмена на съгласуваните услуги.

Съгласно изискванията, нов предварителен формуляр 1 се публикува, като отменя предишния, в случай на настъпване на съществени изменения в договорените за съгласуване условия.

б. Етап на отчитане след приключване на дейностите: След като фазата на съгласуване бъде успешно приключена, Предоставящият участник задължително изпраща окончателен Формуляр 1 или опростен формуляр 1 до Секретариата на SEOS и до участника-заявител в рамките на две седмици след извършването на транспорта. След като се потвърди и одобри от участника-заявител, този окончателен формуляр 1 или опростен формуляр 1 се фактурира и вписва в крайното салдо на SEOS от Секретариата на SEOS.

В случай, че мисията бъде отменена, предоставящият участник и участникът-заявител се споразумяват да не фактурират съгласуваната мисия.

Уреждане на спорове: В случай на разногласия по окончателен формуляр 1 или опростен формуляр 1 между предоставящия участник и заявителя, Секретариатът на SEOS, като контролен орган и посредник, и националните оторизатори на дейностите по SEOS уреждат спора.

Секретариатът на SEOS проследява отчитането на обмена на услуги, като актуализира списъците и статута (предварителен/окончателен) на SEOS Формуляр 1 или опростения формуляр 1 според случая. Тази информация е на постоянно разположение на националните оторизатори на дейностите по SEOS. Националните оторизатори са тези, които информират Секретариата на SEOS преди изтичането на месеца, ако даден координиран обмен на услуги чрез системата на SEOS не следва да се отчита като такъв.

2.3. Процедури на Секретариата на SEOS за отчитане на обмена на услуги

Като ръководен орган на SEOS, Секретариатът на SEOS контролира и изменя, съгласно изискванията, съдържанието на SEOS Формуляр 1 или опростен формуляр 1. Дебитите или кредитите, отнасящи се към обмен на услуги, се нанасят в двустранните подсметки на участниците в този обмен.

3. БАЛАНС

- 3.1. Не е задължително всяка предоставена услуга да бъде възмездна на реципрочна основа. Услугите ще бъдат кредитирани в SEU, които могат да бъдат компенсирани чрез каквато и да било друга съизмерима услуга.
- 3.2. Не е задължително отделни услуги да бъдат реципрочно възмездни на двустранна основа. Балансът се изчислява на многостранна основа. Не е задължително за всяка отделна подсметка да се изготвя баланс, но Участниците трябва да се стремят към постигане на неутрално общо салдо на специалната им отчетност (сметка).
- 3.3. За да позволи гъвкавост в изпълнението, оперативните параметри на счетоводния баланс се приемат ежегодно и предварително от Координационния съвет.
- 3.4. Координационният съвет определя годишен отчетен период, в края на който Координационният съвет извършва общ преглед на анексите към Техническото споразумение, взема решение за оперативните параметри, утвърждава еквивалент факторите EF и утвърждава двустранната матрица на разходите на основата на SEU за SEOS за следващия отчетен период. Годишният отчетен период и параметрите на

специалната отчетност (сметка) се публикуват в Приложение 2 на Анекс Б. Еквивалент факторите се публикуват в Приложение 3 на Анекс В. Двустранните разходи на основата на SEU за SEOS се публикуват в Приложение 4 към Анекс Б.

- 3.5. Балансът на специалната отчетност (сметка) може постоянно да се актуализира в случай, че сметката остава в рамките на одобрените оперативни параметри и отговаря на изискването никоя специална отчетност (сметка) да не остава постоянно в дебит за по-дълъг период от 60 месеца.

4. ДЕЙСТВИЯ, КОИТО СЕ ПРЕДПРИЕМАТ ПРИ НАДХВЪРЛЯНЕ НА ОПЕРАТИВНИТЕ ПАРАМЕТРИ ИЛИ 60-МЕСЕЧНИЯ ЛИМИТ НА ДЕБИТА

4.1. Всеки баланс на специална отчетност (сметка), който надхвърли оперативните параметри или 60-месечния лимит на дебита, ще се счита за незабавно възстановим чрез обмен или заплащане. Заявките на Участниците за по-нататъшни услуги ще бъдат преустановени, докато сметката им не възвърне оперативните си параметри. Участниците следва да извършат достатъчни по обем обмен или възстановяване на разходи по баланса на подсметката, за да възвърнат специалната отчетност (сметка) в рамките на одобрените параметри.

4.2. Възстановяването на разходи се урежда на двустранна основа по договорен от двете страни начин.

4.3. В случай, че не бъде постигнато уреждане на сметките чрез обмен, балансът се постига чрез паричен превод. Стойностите за извършване на изчисленията се основават върху средна стойност за SEU, одобрена в последния годишен отчетен преглед на Координационния съвет и публикуван в матричната таблица в Приложение 4 към Анекс Б.

4.4. Секретариатът се уведомява за извършването на двустранно възстановяване на разходи. При получаване на уведомлението, Секретариатът коригира двустранните подсметки на Участниците, за да се отрази превода по възстановяване на разходите.

SEND COMPLETED FORMS TO:
 MCCE SEOS SECRETARIAT
 FAX: +31 (0)40. 206.6008
 E-mail: seos-secretariat@mcce-mil.com

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
 КЪМ АНЕКС А КЪМ SEOS TA
 От 01 февруари 2017 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

SEOS ФОРМУЛЯР 1

ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА ДАННИТЕ И ПОЛУЧАВАНЕ НА УСЛУГИ ПО

SEOS

ЧАСТ 0 – Обща за вътрешнотериториален транспорт (IST) и морски транспорт (Sealift)

Държава-заявител	Предоставяща държава	Транспортно средство	Тип/название	IST Заявка №	Sealift Заявка №

ЧАСТ I – IST (ВЪТРЕШНОТЕРИТОРИАЛЕН ТРАНСПОРТ)

Вид на заявката:

Пълно натоварване	Съвместен товар	Частичен товар
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Данни за мисията:

Пункт на заминаване	Пункт на пристигане	Дата	Единица товар (UL)	Заявено количество транспортни средства	Еквивалент фактор за транспортните средства (EF)	Разстояние (UD)

Данни при частичен товар:

Изчислено разстояние без отклонение	Допълнително разстояние поради отклонението	Частично натоварване (кг)	Частичен товар – пътници (брой)

ЧАСТ II – МОРСКИ ТРАНСПОРТ (SEALIFT)

А. Пълно натоварване/движение по директен маршрут или маршрут с отклонения/мисия

Пристанище на отплаване SPOE	Пристанище на разтоварване SPOD	Линейни метри (вкл. TEU)	Разстояние <input type="checkbox"/> KM <input type="checkbox"/> NM (NM –морска миля)	Допълнителни разходи (AC) (също при отклонение от маршрута)

SEND COMPLETED FORMS TO:
 MCCE SEOS SECRETARIAT
 FAX: +31 (0)40. 206.6008
 E-mail: seos-secretariat@mcce-mil.com

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
 КЪМ АНЕКС А КЪМ SEOS TA
 От 01 февруари 2017 г.

В. Пълно натоварване предложено на няколко участници-заявители
 едновременно:

SPOB	SPOD	Линейни метри (вкл. TEU)	Най-късо разстояние <input type="checkbox"/> KM <input type="checkbox"/> NM	Допълнителни разходи (също за отклонение, ако е необходимо)

ЧАСТ III – Обща за IST и SEALIFT: Допълнителни разходи (AC)

Желаете ли да изчислите AC в SEOS?

Държава-заявител	Да	Не	Предоставяща държава	Да	Не
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Сума на направените допълнителни разходи		Забележки			

**ЧАСТ IV – Обща за IST и SEALIFT: ПРЕДВАРИТЕЛНИ ИЗЧИСЛЕНИЯ СПОРЕД
 SEOS**

Общо разстояние за държавата-заявител		<input type="checkbox"/> KM <input type="checkbox"/> NM	UD за изчисляване	
--	--	---	-------------------	--

Единица товар	EF	UD	=	SEU	+	AC в SEU	=	Общо SEU

Забележки	
Изчисляване на SEU	AC

Изчислено от:

ПОДПИС	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	Център за координация на придвижването „Европа“ (MCCE)

Одобрено от:

Държава-заявител:			
ПОДПИС И ДАТА	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	ПОДЕЛЕНИЕ/СТРУКТУРА

Предоставяща държава:			
ПОДПИС И ДАТА	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	ПОДЕЛЕНИЕ/СТРУКТУРА

SEND COMPLETED FORMS TO:
 MCCE SEOS SECRETARIAT
 FAX: +31 (0)40. 206.6008
 E-mail: seos-secretariat@mcce-mil.com

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
 КЪМ АНЕКС А КЪМ SEOS TA
 От 01 февруари 2017 г.

ЧАСТ V – Обща за IST и SEALIFT: ОКОНЧАТЕЛНИ ИЗЧИСЛЕНИЯ СПОРЕД SEOS

Съгласни ли са предоставящата държава и държавата-заявител да обменят услуги съгласно предварителните изчисления според SEOS?

Държава-заявител	Да	Не	Предоставяща държава	Да	Не
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

В случай, че не са, предоставящата държава и държавата-заявител се съгласяват да обменят услуги съгласно предложеното окончателно изчисление за SEU:

Окончателни SEUs	Окончателни AC
Забележки:	

Одобрено от:

Предоставяща държава:			
ПОДПИС И ДАТА	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	ПОДЕЛЕНИЕ/СТРУКТУРА

Утвърдено от:

Държава-заявител:			
ПОДПИС И ДАТА	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	ПОДЕЛЕНИЕ/СТРУКТУРА

Фактурирано от:

ПОДПИС	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	Секретариат на SEOS

SEND COMPLETED FORMS TO:
 MCCE SEOS SECRETARIAT
 FAX: +31 (0)40. 206.6008
 E-mail: seos-secretariat@mcce-mil.com

ПРИЛОЖЕНИЕ 1a
 КЪМ АНЕКС А КЪМ SEOS TA
 От 01 февруари 2017 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1a

ОПРОСТЕН ФОРМУЛЯР 1 ПО SEOS
ЗА ВЪВЕЖДАНЕ НА ДАННИ И ПОЛУЧАВАНЕ НА УСЛУГИ ПО SEOS

ЧАСТ 0 – Обща за IST и SEALIFT

Държава-заявител	Предоставяща държава	Транспортно средство	Вид/Название	IST Заявка №	Sealift Заявка №

ЧАСТ I – вътрешнотериториален транспорт IST

Вид на заявката:

Пълно натоварване	Съвместен товар	Частичен товар
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Данни за мисията:

Пункт на заминаване	Пункт на пристигане	Дата	Пътници/товар

ЧАСТ II – МОРСКИ ТРАНСПОРТ SEALIFT

А. Пълно натоварване/движение по директен маршрут или маршрут с отклонения/мисия

SPOE	SPOD	Линейни метри (вкл. TEU)

Б. Пълно натоварване, предложено на няколко участници-заявители едновременно:

SPOE	SPOD	Линейни метри (вкл. TEU)

SEND COMPLETED FORMS TO:
MCCE SEOS SECRETARIAT
FAX: +31 (0)40. 206.6008
E-mail: seos-secretariat@mcce-mil.com

ПРИЛОЖЕНИЕ 1а
Към АНЕКС А към SEOS TA
От 01 февруари 2017 г.

ЧАСТ III – Обща за IST и SEALIFT: Допълнителни разходи (АС)

Желаете ли да изчислите АС в SEOS?

Държава-заявител	Да	Не	Предоставяща държава	Да	Не
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Сума на направените допълнителни разходи		Забележки			

ЧАСТ IV – Обща за IST и SEALIFT: ОКОНЧАТЕЛНО ИЗЧИСЛЕНИЕ В SEOS

Предоставящата държава и държавата-заявител се съгласяват да обменят услуги съгласно предложеното окончателно изчисление на SEU:

Окончателни SEUs	Окончателни АСs
ОБЩО:	
Забележки:	

Одобрено от: ПРЕДОСТАВЯЩАТА ДЪРЖАВА

ПОДПИС И ДАТА	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	ПОДЕЛЕНИЕ/СТРУКТУРА

Утвърдено от: ДЪРЖАВА-ЗАЯВИТЕЛ

ПОДПИС И ДАТА	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	ПОДЕЛЕНИЕ/СТРУКТУРА

Фактурирано от:

ПОДПИС	ИМЕ И ЗВАНИЕ	ДЛЪЖНОСТ	Секретариат на SEOS

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ПРЕДОСТАВЕНИТЕ ТРАНСПОРТНИ УСЛУГИ ПО SEOS

1. ОСНОВНО УРАВНЕНИЕ ЗА ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА SEU

1.1. Съгласно дефинициите, посочени в Анекс А, основното изчисляване на SEU за обмен на услуги се извършва, както следва:

Изчисляване на курса/пробега и завръщане в базовия пункт Prepositioning and De-positioning + [единица товар (UL) x еквивалент фактор според начина на транспортиране (EF) x разстояние (в UD)] = SEUs; + допълнителни разходи (AC)

Изчислението обхваща пет различни фази:

а. Преобразуване на товара (товар, различен от пътници и пътници), който ще се транспортира, в UL:

В процеса на съгласуване между предоставящата държава и държавата-заявител, този етап се състои в изразяване в UL на товара, който ще бъде транспортиран.

б. Дефиниране на EF:

В процеса на съгласуване между предоставящата държава и държавата-заявител, този етап се състои в определяне на EF за вида транспорт или транспортно средство, предоставени от предоставящия участник за изпълнение на съгласуваната мисия.

в. Изчисляване на разстоянието, което ще бъде изминато от транспортното средство:

В процеса на съгласуване между предоставящата държава и държавата-заявител, този етап се състои от изчисляване в UD на прогнозното разстояние, което ще бъде изминато от транспортното средство, предоставено за целите на изпълнението на съгласуваната мисия.

г. Изчисляване на курса и завръщане в базовия пункт

Prepositioning and de-positioning:

Разходите за изчисляване на курса и завръщане в базовия пункт ще бъдат отразени в съответствие със спецификациите на вида използван транспорт (вътрешнотериториален или морски - IST / Sealift).

Разходите за изчисляване на курса и завръщане в базовия пункт се изчисляват, както следва:

Максимален капацитет на използваното транспортно средство (в UL) x еквивалент фактора на вида транспорт (EF) x (разстоянието на курса/пробега + връщането в базовия пункт (в UD)) = SEUs

а. Допълнителни разходи:

В процеса на съгласуване между предоставящата държава и държавата-заявител, този етап се състои от установяване на допълнителните разходи, които ще бъдат добавени към изчисляването на SEU, както е договорено между предоставящия участник и участника-заявител.

Тези общи насоки за изчисляване на SEU целят единствено да се обясни основният принцип, който се прилага за изчисляване на стойността на SEU при обмен на услуги. Въпреки това, за да се отчетат спецификите на IST и ST и в зависимост от ситуацията, за изчисляване на SEU ще се прилагат специфични изчисления на базата на основната формула.

2. ИЗЧИСЛЕНИЯ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ ПО ВЪТРЕШНОТЕРИТОРИАЛЕН ТРАНСПОРТ (IST)

2.1. ПЪЛНО НАТОВАРВАНЕ ПРИ IST КУРС

а. Начисления за предоставяне на пълно натоварване при IST, предложен на един участник-заявител

Изчисляване на курса и завръщането в базовия пункт + [пълен капацитет на транспортното средство (в UL) x EF x разстояние (в UD)] = SEUs; + AC

Наличният свободен капацитет може впоследствие да се разглежда като възможност за транспортиране на частичен товар съгласно параграф 2.3.

За допълнителните разходи, виж параграф 2.5.

- б. Начисления за предоставяне на пълно натоварване при IST, предложени едновременно на няколко участници-заявители (които могат да включват предоставящия участник)

Изчисляване на курса и завръщането в базовия пункт + [пълен капацитет на транспортното средство (в UL) x EF x разстояние (в UD)] = SEUs; + AC. Общият размер на разходите се поделва пропорционално между участниците.

Размерът на общите разходи се поделва между участниците-заявители съгласно предварително одобрени договорености на базата на действителното ползване от всеки участник-заявитель.

2.2. ТРАНСПОРТ НА ЧАСТИЧНИ ТОВАРИ

- а. Дефиниция на частичен товар Definition of Part-Load.

„Частичен товар“ се отнася за общата ситуация, когато свободният капацитет при конкретно придвижване/мисия на транспортно средство на някой участник се използва в полза на участник-заявитель. Участникът-заявитель няма да бъде таксуван като потребител на пълния капацитет при IST, тъй като придвижването/мисията на предоставящия участник се изпълнява независимо от това, дали участникът-заявитель ще се възползва от свободния капацитет. Всъщност, на участника-заявитель се предлага да се възползва от ситуацията да изпълни своите заявки. Изчисленията за предоставяне на транспорт на частичен товар са посочени в параграф 2.3 и 2.4.

- б. Директен маршрут при вътрешнотериториално придвижване/мисия

Когато частичен товар се транспортира при конкретно вътрешнотериториално придвижване/мисия, услугите се предоставят съгласно параграф 2.4 б.

- в. Вътрешнотериториално придвижване/мисия с отклонения

Когато дадено вътрешнотериториално придвижване се изменя така, че да изпълни заявка по транспортиране на частичен товар, частичният товар се отчита съгласно параграф 2. 2.4 в.

2.3 ИЗМЕРВАНЕ НА ЧАСТИЧНИЯ ТОВАР

- а. Частичен товар

Частичните товари се отчитат в единица частичен товар (PLU) според теглото в единици от 100 кг.

Тегла, по-малки от 100 кг, се закръгляват нагоре или надолу до най-близкото до 100 кг цяло число. Частични товари под 50 кг не се отчитат.

- б. Частичен товар, пътници

Частичният товар от пътници се приравнява към единица товар от 100 кг за всеки един пътник, включително 30 кг багаж.

За целите на отчитането, всеки пътник се приема за частичен товар от 100 кг. В такъв случай изчисляването се извършва в съответствие с разпоредбите, отнасящи се за товари.

Всеки пътник има право да транспортира безплатно допълнителен личен багаж с тегло до 30 кг (общо позволени 130 кг).

Пътници, които придружават товара, не се отчитат.

2.4 ОТЧИТАНЕ И ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ТРАНСПОРТ НА ЧАСТИЧЕН ТОВАР

а. Принцип

За целите на това Техническо споразумение, частичните товари ще се отчитат като единици от 100 кг като процент от 10 тона, което е приетият максимален полезен товар на стандартен пътен превозвач, транспортиращ 1 TEU на 1 UD. Факторът за частичен товар (PLF) ще бъде: $100 \text{ Kg} / 10000 \text{ Kg} = 0.01 \text{ SEU}$ за UD.

б. Изчисляване на директно вътрешнотериториално придвижване/мисия (независимо от вида на използваното транспортно средство)

Единица частичен товар (PLU) x Разстояние (в UD) x 0.01 (PLF) = SEUs

в. Изчисляване на вътрешнотериториално придвижване/мисия с отклонения (независимо от вида на използваното транспортно средство)

Допълнителното разстояние (в UD), което ще бъде изминато, се начислява на участника-заявител плюс начисленията за частичен товар, изчислени като при директно придвижване/мисия до дестинацията на отклонението.

Максимален капацитет на използваното транспортно средство (в UL) x EF x допълнителното разстояние за изминаване (в UD) + [единица частичен товар (PLU) x разстоянието на директния курс (в UD) x 0.01 (PLF)] = SEUs

2.5. ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗХОДИ (AC)

Съгласно Анекс А, параграф 1,1.6, предоставящият участник има право да заяви специфични допълнителни разходи, които не могат да бъдат начислени към различните EF. Тези специфични AC ще се начисляват на участника-заявител.

ИЗЧИСЛЕНИЯ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА МОРСКИ ТРАНСПОРТ

3.1. ПЪЛНО НАТОВАРВАНЕ

а. Начисления за пълно натоварване при морски транспорт, предложен на един участник-заявител

Изчисляване на курса и завръщането в базовия пункт + [пълния капацитет на транспортното средство (в UL) x EF x разстояние (в UD)] = SEUs; + AC

За допълнителните разходи, виж параграф 3.3.

б. Начисления за пълно натоварване при морски транспорт, предложен едновременно на няколко участници-заявители (които могат да включват предоставящия участник)

i. Основното изчисление е, както следва:

Първи сегмент + втори сегмент + трети сегмент +...+ последен сегмент + изчисляване на отклонението (за държавите, заявили отклонението) = Общо SEUs; + AC

ii. Всеки сегмент ще се изчислява и начислява на държавата/държавите, използващи предложения капацитет за съответния сегмент, както следва:

Първи сегмент (сегмент 1 се зачита само на държавите, за които се отнася това първо придвижване) = пълния капацитет на транспортното средство (в UL) x EF x [разстояние на първия сегмент (в UD) – разстояние до пункта на отклонението (UD)] x фактора на товара (виж параграф 3.1. b. iii.)

Втори и следващи сегменти = същите изчисления като за първия сегмент

Последен сегмент = пълен капацитет на транспортното средство (в UL) x EF x разстояние на последния сегмент (в UD) x фактор на товара

iii. Изчисляването на фактора на товара е, както следва:

Фактор на товара за сегмент 1 = [държава/и, собственици на товара Cargo (в UL и за сегмент 1) / \sum държава/и, собственици на товара (в UL)]

iv. Изчисляването на отклонението е, както следва:

Изчисляване на отклонението = [[разстояние от пристанището на отплаване SPOE през пристанище А до пристанището на разтоварване SPOD (в UD)] – [разстояние от SPOE до SPOD (в UD)]] x EF x пълния капацитет на транспортното средство (в UL)

Размерът на общите разходи се поделва между участниците-заявители съгласно предварително одобрени договорености на базата на действителното ползване от всеки участник-заявитель.

3.2. ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ТРАНСПОРТ НА ЧАСТИЧЕН ТОВАР

а. Дефиниция на частичен товар

Частичният товар се отнася за общата ситуация, когато свободният капацитет при конкретно придвижване/мисия на транспортно средство на някой участник се използва в полза на участник-заявитель. Участникът-заявитель няма да бъде таксуван като потребител на пълния капацитет при използване на морски транспорт, тъй като придвижването/мисията на предоставящия участник се изпълнява независимо от това, дали участникът-заявитель ще се възползва от свободния капацитет. Всъщност, на участника-заявитель се предлага да се възползва от ситуацията да изпълни своите заявки. Изчисленията за предоставяне на транспорт на частичен товар са посочени по-нататък.

б. Директно придвижване/мисия при ползване на морски транспорт

В този случай изчисленията се основават на изчисляването на SEU, приложимо за ползването на пълен капацитет на морското транспортно средство (виж параграф 3.1).

Частичен товар, различен от пътници (в UL) x EF x разстояние (в UD) = SEUs; + AC

в. Придвижване/мисия с морски транспорт с отклонение

Когато придвижването с морски транспорт се изменя, за да изпълни заявка по превозване на частичен товар, превозът на частичния товар се изчислява, както следва:

Частичен товар, различен от пътници (в UL) x EF x разстояние (в UD) = SEUs; + изчисляване на отклонението + AC

3.3. ДОПЪЛНИТЕЛНИ РАЗХОДИ (AC)

Съгласно Анекс А, параграф 1.6, предоставящите участници имат право да обявят специфични допълнителни разходи, които не могат да бъдат начислени към различните EF на техните транспортни средства. Тези специфични AC ще се компенсират от участника-заявитель.

АНЕКС Б

КООРДИНАЦИЯ И АДМИНИСТРАЦИЯ

1. ОТГОВОРНОСТИ НА КООРДИНАЦИОННИЯ СЪВЕТ (КС)

- 1.1 Цялостният контрол върху обмена на услуги ще се извършва от Координационния съвет. Координационният съвет заседава ежегодно поне един месец преди началото на новия отчетен период. Координационният съвет също така свиква заседание в рамките на три месеца след постъпване на искане за такава, внесено от който и да било Участник.

По време на годишната сесия Координационният съвет:

- а. Одобрява балансите на националните специални отчетности (сметки).
- б. Оценява резултатите от сътрудничеството през изминалата година и разглежда всички актуални въпроси, произтичащи от Техническото споразумение (ТС) или от предложения за изменения в ТС и Анексите към него.
- в. Взема решения относно и публикува в Приложение 2 всички промени, отнасящи се до бъдещия отчетен период.
- г. Взема решения относно и публикува в Приложение 2 оперативните параметри за следващия отчетен период.
- д. Взема решения относно и публикува в Приложение 3 актуализираните еквивалент фактори за видовете транспорт за следващия отчетен период.
- е. Одобрява и публикува в Приложение 4 актуализираните разходи на участниците за еквивалент на SEU за следващия отчетен период.
- ж. Одобрява и публикува в Приложение 4 актуализираната средна годишна стойност на SEU.
- з. Одобрява и публикува в Приложение 4 актуализираната двустранна матрица на разходите за SEOS SEU.
- и. Избира Председател и назначава Секретариат за следващи отчетни периоди.
- й. В случай, че някой Участник се оттегли от Техническото споразумение, Бордът на Координационния съвет взема решение за начините за уреждане на крайния ликвидационен баланс след 12-месечния период на предизвестие, съгласно стойностите на компенсациите, посочени в Приложение 4 към Анекс Б.

2. ОТГОВОРНОСТИ НА СЕКРЕТАРИАТА

- 2.1 От името на Координационния съвет, Секретариатът на SEOS контролира получаването на Формуляр 1 или опростен формуляр 1 по SEOS от всички участници. Секретариатът следи вписванията в националните подсметки, данните за извършен обмен на услуги и стойностите на SEU за всички извършени дейности по обмена и наблюдава цялостните наличности в специалните отчетности (сметки). От името на Координационния съвет, Секретариатът на SEOS изпраща уведомления за преустановяване и възстановяване до всички участници в случай на надвишаване на оперативните параметри. Секретариатът следи движението на всички преводи за възстановяване на разходите и незабавно актуализира националните подсметки и специални отчетности (сметки) при получаване на уведомление за потвърждение на извършените преводи.

- 2.2 В края на всеки месец, Секретариатът предоставя на оторизаторите на дейности по SEOS подробен списък на услугите, които могат да бъдат предоставени и получени съгласно реда и условията на това Техническо споразумение. След сравнение и предприемане на всякакви необходими усилия за двустранно решаване на противоречия, Секретариатът разпространява сред оторизаторите на дейности по

SEOS актуализирани счетоводни отчети за периода до края на предходното тримесечие. Този отчет ще подпомогне организациите, отговарящи за планирането на дейности, да коригират действията си за запазване на специалните отчетности (сметки) в рамките на оперативните параметри.

- 2.3 Секретариатът ще служи като първоначален център за контакт (POC) по всички рутинни административни въпроси, отнасящи се до това Техническо споразумение. В своя тримесечен доклад, Секретариатът ще предоставя актуализирана информация на членовете на Координационния съвет и ще свика заседание на КС, ако такова бъде поискано съгласно условията на това ТС.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СЪСТАВ НА КООРДИНАЦИОННИЯ СЪВЕТ (КС) ПРЕЗ 2017 ГОДИНА

1. Председател: Директорът на Центъра за координация на придвижването „Европа“;
2. Секретариат: Център за координация на придвижването „Европа“;
3. Министерството на отбраната на Дания се представлява в КС от:
4. Министерството на отбраната на Кралство Нидерландия се представлява в КС от:
5. Министерството на отбраната на Норвегия се представлява в КС от:
6. Министерството на отбраната на Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия се представлява в КС от:
Щабен офицер, Международно взаимодействие ¹
7. Министерството на отбраната на Белгия се представлява в КС от:
8. Министерството на отбраната на Австрия се представлява в КС от:
9. Министерството на отбраната на Италия се представлява в КС от:
Щаб за съвместни операции на Италия, Обединен център за координация на придвижването, национален представител²
10. Министерството на отбраната на Франция се представлява в КС от:
11. Министерството на отбраната на Унгария се представлява в КС от:
12. Министерството на отбраната на Словакия се представлява в КС от:
13. Министерството на отбраната на Турция се представлява в КС от:
14. Министерството на отбраната на Литва се представлява в КС от:
15. Министерството на отбраната на Германия се представлява в КС от:
16. Министерството на отбраната на Естония се представлява в КС от:

¹ Понастоящем: представлява се от водач на ескадрила Джон Руук (ВВС на Великобритания)

² Понастоящем: подполковник Марко Пакой, италиански Сухопътни сили

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

РЕШЕНИЯ НА БОРДА НА КООРДИНАЦИОННИЯ СЪВЕТ ЗА 2017 ГОДИНА

1. Координационният съвет взе следните решения, които остават в сила до следващо нареждане:
 - а. Директорът на Центъра за координация на придвижването „Европа“ (DMCCE) ще председателства 8-то заседание на Координационния съвет на SEOS (решението за следващото председателство на КС ще бъде взето по време на 8-то заседание на Координационния съвет на SEOS).
 - б. Центърът за координация на придвижването „Европа“ (MCCE) ще предостави секретариат на КС.
 - в. Годишният отчетен период се определя като календарна година, т.е. от 1 януари до 31 декември.
 - г. Оперативни параметри:
 - д. Максималният срок, през който една специална отчетност (сметка) може да бъде в дебит се определя на 60 месеца.

Максималният дебитен параметър за салдото на специална отчетност (сметка) се определя на 10 000 SEU.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
ЕКВИВАЛЕНТ ФАКТОРИ ЗА 2017 ГОДИНА

1. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА SEU ЗА ПОЛЗВАНЕ НА ПЪЛНЕН КАПАЦИТЕТ НА СРЕДСТВА ЗА ВЪТРЕШНОТЕРИТОРИАЛЕН/МОРСКИ ТРАНСПОРТ

1.1. Съгласно дефиницията на SEU (виж Анекс А, параграф 1, т.1.1), еквивалент факторите (EF) на участниците се определят веднъж годишно от всеки един участник чрез сравняване на разходите, генерирани от SRC за транспортиране на един TEU на разстояние един UD с разходите, генерирани за транспортирането на един TEU на разстояние един UD на транспортните средства, предложени от участниците в рамките на SEOS.

Всички еквивалент фактори (EFs) се изчисляват на база еквивалент фактора за стандартен пътен превоз на SEOS, който се равнява на едно.

1.2. ТАБЛИЦА НА ЕКВИВАЛЕНТ ФАКТОРИТЕ

Държава/вид транспорт	Транспортно средство	Тип	EF 2017	Максимален капацитет (в UL)
Според SEOS	SRC	DROPS		
ДЪРЖАВА				
ПЪТНИ ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА	SRC	DROPS		
Всякакъв друг вид транспортно средство, предложено от дадена държава			По заявка	
ЖП/Вътрешно-териториални водни пътища	Товарен вагон			
	Товарен вагон			
	Товарен вагон			
	Пътнически вагон			
	Баржа			
Всякакъв друг вид транспортно средство, предложено от дадена държава				
МОРСКИ ТРАНСПОРТНИ СРЕДСТВА	Кораб Ro-Ro ARK FUTURA	Среден Ro-Ro кораб		

1.3. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА SEU ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ВЪТРЕШНОТЕРИТОРИАЛЕН ТРАНСПОРТ (IST) ЗА ЧАСТИЧЕН ТОВАР

Когато транспортирането на частичен товар се отчита в SEU, се използват следните стойности за еквивалент-фактор (EF):

(виж Приложение 2 към Анекс А за подробен анализ)

IST ЧАСТИЧЕН ТОВАР	Директно придвижване/мисия по IST	Придвижване/мисия по IST с отклонение	
		Директен сегмент от придвижването/мисията	Сегмент на отклонението от придвижването/мисията
За един пътник	0.01	0.01	Допълнително разстояние за изминаване (в UD), съотносимо с EF, приложим към използване на пълния

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
Към АНЕКС Б към SEOS TA
От 01 февруари 2017 г.

			капацитет при използване на IST.
За 100 кг	0.01	0.01	Допълнително разстояние за изминаване (в UD), съотносимо с EF, приложим към използване на пълния капацитет при използване на IST.

**1.4. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА SEU ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА МОРСКИ ТРАНСПОРТ (Sealift)
 ЗА ЧАСТИЧЕН ТОВАР**

Когато транспортирането на частичен товар се отчита в SEU, се използват следните стойности за еквивалент-фактор (EF):
 (виж Приложение 2 към Анекс А за подробен анализ)

Морски транспорт на частичен товар	Директно придвижване/мисия на морското транспортно средство	Придвижване/мисия с отклонение	
		Директен сегмент от придвижването/мисията	Сегмент на отклонението от придвижването/мисията
За един пътник	Не е приложимо	Не е приложимо	Не е приложимо
Транспортиран товар (в UL)	Виж изчисленията за частичен товар в Анекс А, параграф 3.2. б	Виж изчисленията за частичен товар в Анекс А, параграф 3.2. б	Виж изчисленията за частичен товар в Анекс А, параграф 3.2. в

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

СТОЙНОСТИ, ИЗПОЛЗВАНИ ЗА КОМПЕНСАЦИИ, КОГАТО СА НАДХВЪРЛЕНИ ОПЕРАТИВНИТЕ ПАРАМЕТРИ ИЛИ 60-МЕСЕЧНИЯ ДЕБИТЕН ЛИМИТ

1. Когато се изисква финансова компенсация поради надхвърляне на договорените параметри за обмен, таблиците по-долу съдържат стойностите, които да бъдат използвани за изчисляване на компенсациите съгласно инструкциите в Анекс А на този документ.

2. **РАЗХОДИ В SEU НА УЧАСТНИЦИТЕ ЗА 20----- ГОДИНА**

Стойностите по-долу са декларираните разходи (в евро) на участниците за извършване на стандартен пътен превоз при транспортиране на едно TEU за UD. Компонентите в изчисляването на разходите се различават сред участниците (т.е. включват/не включват национални параметри).

DNK	NLD	NOR	GBR	BEL	AUT	ITA	FRA	HUN	SVK	TUR	LTU	DEU	EST

Тези национални стойности ще се използват за определяне на средната годишна стойност на SEU (в евро).

3. **SEU РАЗХОДИ, КОИТО СЕ ПРИЛАГАТ ЗА ОСЧЕТОВОДЯВАНЕ НА ДВУСТРАННИ ФАКТУРИ**

Годишната средна стойност на SEU ще се използва като база за разход за SEOS SRC, освен ако участниците не решат на двустранна основа да приложат друга договорена стойност като тяхна взаимно определена цена за SEOS SRC (виж параграф 4).

4. **МАТРИЦА ЗА ДВУСТРАННИТЕ РАЗХОДИ ЗА SEOS SEU**

Получател Извършител на компенсационно плащане														

ПОДДРЪЖКА С ВЪТРЕШНОТЕРИТОРИАЛЕН ТРАНСПОРТ (IST)

1. ТРАНСПОРТИРАН ПОЛЕЗЕН ТОВАР

1.1 Полезният товар може да съдържа военно оборудване или пътници (напр. държавни служители, членове на други правителствени организации, членове на семейства на държавните служители и др.), за които се приема, че са получили необходимата оторизация от компетентните национални власти на Предоставящия участник.

1.2 Транспортването на чувствителен или класифициран товар може да наложи държавата-заявител да осигури конвой или куриер.

1.3 Товарът, подлежащ на обмен по това ТС, може да бъде транспортиран с военно транспортно средство собственост на който и да е Участник или с транспортни средства на превозвачи от трета страна, сключила договор с някой от Участниците, в зависимост от това дали дадена държава е декларирала еквивалент фактор за това транспортно средство.

2. ОФЕРТИ ЗА КАПАЦИТЕТ ЗА ВЪТРЕШНОТЕРИТОРИАЛЕН ТРАНСПОРТ

2.1 Всеки Предоставящ участник се ползва от своите собствени транспортни средства за превоз на товари и полезни товари с приоритет пред каквито и да било заявки за поддръжка, отправени от Участник-заявител. Предоставящият участник може да предложи поддръжка с IST, като транспортното средство бъде използвано както следва:

а. С Пълно натоварване. IST, изискващ осъществяването на транспортна мисия специално за целта. Като правило такива мисии използват изцяло товарния капацитет на средствата. В настоящото ТС те се описват с термина „Пълно натоварване“.

б. С Частично натоварване. Транспортване на товар или пътници, като се използва свободният капацитет на съществуващ, вече планиран курс. В настоящото ТС този се описва с термина „Частично натоварване“.

2.2 В допълнение към своите оторизиращи органи по SEOS, всички съответни изпълнителни органи, осъществяващи IST, следва да бъдат посочени в националните приложения на всеки един от Участниците.

2.3 Конкретни параметри във връзка с мисиите следва да се договарят между Участниците-заявители и изпълнителния орган от държавата на Предоставящия участник, осъществяващ транспортната мисия.

3. НОРМАТИВНА УРЕДБА И ПРАВИЛНИЦИ ПО ОТНОШЕНИЕ НА ВЪТРЕШНОТЕРИТОРИАЛНИЯ ТРАНСПОРТ (IST).

3.1 Приложимите правилници и нормативна уредба за IST следва да бъдат тези на Предоставящия участник. Лицето, което отговаря за транспортването ще бъде единственото лице, преценяващо оперативната и техническата изпълнимост на мисията, като неговите решения също така са единствено валидните и по отношение на безопасността и сигурността. Нищо в настоящия анекс не засяга националната нормативна уредба и правилниците на Предоставящата държава, както и властта и пълномощията на отговорното лице.

3.2 По отношение превозването на пътници, отговорност на Участника-заявител е да гарантира, че всички необходими документи – съгласно посочения като референтен документ STANAG 2455 („Процедури за придвижване през национални граници“ – AMov-P2) относно пресичането на границите и транзитното придвижване в и преминаване през чужда държава (заповед за командировка на НАТО „NATO Travel Order“, придружена с военна карта за самоличност или паспорти и визи) и сертификати за ваксинация – са налице и са валидни. Предоставящият участник не поема отговорност за тези формалности. Освен ако не са постигнати други договорености между Участниците, Участникът-заявител е отговорен за настаняването, прехраната и придвижването на своя личен състав. Участниците ще представят подробно всички релевантни разпоредби и правилници, отнасящи се до транспортването на чуждестранен личен състав, в националните си приложения към настоящия анекс.

3.3. По отношение превозването на товари, Участникът-заявител носи пълната отговорност за всички митнически изисквания във връзка с изпращането им, в съответствие с

ПРИЛОЖЕНИЕ 16 КЪМ
АНЕКС В КЪМ
ТС „СЕОС“ (SEOS TA)
от 01 септември 2016 г.

международното право. Освен ако няма други предварителни договорености между Участниците, Участникът-заявител отговаря за складирането на товарите, доставянето на товарите до пункта на натоварване и транспортирането от пункта на разтоварване. Отговорност на Участниците-заявители са и товаро-разтоварните дейности (TRP), свързани с товарите, които следва винаги да се извършват под надзора на личния състав по управлението на транспорта на Предоставящия участник. Възможно е обаче TRP да бъдат извършвани и от Предоставящия участник, като това може да доведе до допълнителни разходи (Вж. Анекс А, параграф 1.6.).

3.4 Предоставящият участник отговаря за осъществяването на IST на одобрения полезен товар от пункта на отпътуване (натоварване) до пункта на местоназначение (разтоварване). Това включва предприемането на всички необходими мерки за осъществяването на мисията.

3.5 С изключение на случаите, когато националните правилници на всеки от Участниците са по-ограничаващи, транспортирането на опасни товари следва да се извършва в съответствие с Европейската спогодба относно международните автомобилни превози на опасни товари (ADR), Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища (AND), Правилника за международен железопътен превоз на опасни товари (RID) и Наръчника на НАТО за принципите за безопасност при транспортиране на военни бойни припаси и експлозиви – AASTP-2 (STANAG 4441, Manual of Safety Principles for the Transport of Military Ammunition and Explosives – AASTP-2). В случай, че е необходим конвой за осигуряване на безопасността на даден товар, то този конвой се предоставя в съответствие с договореностите, постигнати между Участника-заявител и Предоставящия участник. В случай че конвойят се предоставя от Участника-заявител, то тогава не се натрупват допълнителни разходи (AC). В случай обаче че конвойят се предоставя от Предоставящия участник, то той може да начисли определена сума като допълнителни разходи (AC).

3.6 Съществуващи договори с други държави или политически съображения могат да създадат ограничения спрямо транспортирането на полезни товари към или през определени страни. Съгласието на други държави за транспортирането на определен полезен товар следва да бъде получено по начина, договорен между Участника-заявител и Предоставящия участник. В случай, че получаването на нужното съгласие се забави поради политически съображения на въпросната държава, всеки Участник следва да уведоми останалите Участници относно състоянието на заявките, изпратени до държави-трети страни, за които е необходимо получаването на съгласие.

4. ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВКА – ОБЩИ ПРАВИЛА

4.1 Участниците във IST предоставят поддръжка на база „отговор на подадена заявка“. Подава се „Начална заявка“ до Клетката за IST в МССЕ, като се попълва Формуляр-заявка за IST.

4.2 Клетката за вътрешнотериториалния транспорт (IST) изпраща заявката до възможните Предоставящи участници. Всеки Участник, който би могъл да предостави поддръжка съгласно съдържанието на заявката, следва да уведоми подалия я Участник чрез Клетката за IST и да започне директни преговори с Участника-заявител, като държи Клетката IST в течение.

4.3 Спешните заявки могат да бъдат подавани по телефона, но трябва да бъдат последвани от заявка в писмен вид във възможно най-кратък срок.

4.4 Началната заявка за поддръжка чрез осигуряване на IST трябва да бъде последвана от „Пълна заявка“ до предоставящия/те. Тази заявка трябва да бъде подадена в писмен вид с достатъчно дълъг срок на уведомление, който ще позволи получаване на всякакъв тип дипломатически оторизации и други разрешителни, както и всякаква друга информация и други изисквани от Предоставящата държава документи. За приемливи начини за подаване на писмени заявки се считат изпращането на телеграми, съобщения, факсове и имейли, като в реда,, в който се вписва предметът на съобщението, се вписва „ЗАЯВКА по SEOS“.

ПРИЛОЖЕНИЕ 16 КЪМ
АНЕКС В КЪМ
ТС „СЕОС“ (SEOS TA)
от 01 септември 2016 г.

4.5 За Заявки/Отговори на заявки за IST може да се използва форматът за съобщения, посочен в документите за придвижвания и транспорт АMovP-3.

4.6 Тъй като транспортирането на товари със спорен характер (като експлозиви, военни бойни припаси) подлежи на подаване на специални и подробни заявки, в допълнение към Формуляра за заявка за вътрешнотериториален транспорт (Inland Surface Transport Request Form) следва да се използва Формуляр за превоз на опасни стоки (Transportation of Dangerous Goods Form) съгласно документите за придвижвания и транспорт АMovP-3, като този Формуляр се изпраща на Предоставящия участник във възможно най-кратки срокове.

4.7 Преди изпълнението на транспортната мисия, Участникът-заявител следва своевременно да предостави списък на пътниците и товарен манифест на съответната агенция, упомената в приложенията към настоящия анекс. В случай че товарът включва опасни стоки, чувствително/класифицирано или извънгабаритно оборудване, срокът, в който трябва да бъдат предоставени съответните документи, може да бъде определен от участниците според изискванията на държавите, през чиято територия се транзитират товарите.

4.8 Преди мисията Участникът-заявител следва да потвърди, че:

а. товарът / пътникът (пътниците), които трябва да бъдат транспортирани, са готови за заемане на местата/ натоварване на терминала на отпътуване в съответствие с инструкциите и правилниците, издадени от Предоставящия участник;

б. товарите са ясно маркирани с точен адрес, върху всеки контейнер поставена табелка със знак за съответствие съгласно Конвенцията за безопасност на контейнерите („CSC-Plate“), посочваща неговите точни размери, обем, тегло и съдържание;

в. всички документи са съставени в съответствие с нормативната уредба и правилниците на Предоставящия участник;

г. на Предоставящия участник са предоставени в писмен вид подробности относно товара, средствата за неговото транспортиране и изискванията относно поемането на отговорност от негова страна за товара и за неговата обработка при преминаване през митницата на терминала на местоназначение;

д. необходимите митнически, имиграционни формалности и здравни формалности са изцяло изпълнени и са подадени съответните заявки за придвижване преди предоставящият участник да поеме отговорността за товара; на този етап вече са подадени заявки за необходимите оторизации за транзитните маршрути и крайното местоназначение;

е. организирано е транспортирането на пътници и товари от терминала на местоназначение до крайното местоназначение.

5. АНУЛИРАНЕ НА ЗАЯВКИ, ЗА КОИТО ВЕЧЕ Е ПОСТИГНАТО СПОРАЗУМЕНИЕ, ОТ ПОДАЛИТЕ ЗАЯВКА УЧАСТНИЦИ

5.1 Съобщението за анулиране от Участника-заявител следва да бъде получено от Предоставящите участници в срок от два работни дни преди осъществяването на транспортната мисия, до 0900Z (координирано универсално време), като в осъществяването на транспортната мисия се включва и курсът на транспортното средство към терминала на местоназначение/натоварване (предварителното разполагане на транспортното средство).

5.2 В случаите на „частично натоварване“, което не изисква отклонения от курса, анулирането на заявката може да бъде извършено по всяко време.

5.3 В случай че Участниците-заявители не успеят да анулират заявките в необходимите срокове, от сметките им ще бъдат удържани в пълен размер разходите (изчислени в SEU) за заявената услуга. Заплащането на таксите може да бъде отменено единствено по усмотрение на Предоставящия участник.

ПОДДРЪЖКА С МОРСКИ ТРАНСПОРТ

1. ТРАНСПОРТИРАН ПОЛЕЗЕН ТОВАР

1.1 Полезният товар може да съдържа военно оборудване или пътници, за които се приема, че са получили необходимата оторизация от компетентните национални власти на Предоставящите участници.

1.2 Товарът, подлежащ на обмен в съответствие с постановките на настоящото ТС, може да бъде транспортиран с военно транспортно средство, собственост на който и да е Участник или с транспортни средства на превозвачи от трета страна, сключила договор с някой от Участниците, в зависимост от това дали дадена държава е декларирала еквивалент фактор за това транспортно средство.

2. ОФЕРТИ ЗА ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА МОРСКИ ТРАНСПОРТ

2.1 Всеки Предоставящ участник се ползва от своите собствени транспортни средства за превоз на товари и полезни товари с приоритет пред каквито и да било заявки за поддръжка, отправени от Участник-заявител. Предоставящият участник може да предложи поддръжка с морски транспорт, както следва:

а. С пълно натоварване на транспортното средство. Морски транспорт, изискващ осъществяването на транспортна мисия специално за целта. Като правило такива мисии използват изцяло товарния капацитет на транспортното средство. В настоящото ТС те се описват с термина „Пълно натоварване на транспортното средство“.

б. С частично натоварване на транспортното средство. Транспортиране на товар или пътници, като се използва свободният капацитет на съществуващ, вече планиран курс. В настоящото ТС този вид транспортиране се описва с термина „Частично натоварване на транспортното средство“.

2.2 В допълнение към своите оторизиращи органи по SEOS, всички съответни органи, осъществяващи морски транспорт, следва да бъдат посочени в националните приложения на всеки един от Участниците.

2.3 Конкретни параметри на мисиите (отговорност и др.) следва да се договарят между Участниците-заявители и изпълнителния орган на Предоставящия участник, (като се уреждат със съответен документ (напр. Договор за изпълнение (Letter of Acceptance – LOA)).

3. ПРАВИЛА НА МОРСКИЯ ТРАНСПОРТ

3.1 Освен ако не е заложено друго в националните процедури, приложими са заповедите за придвижване и националните нормативни разпоредби и правилници на Предоставящия участник. Командирът или капитанът на кораба е отговорното лице по всички въпроси, които биха могли да засегнат безопасността на кораба и неговия екипаж. Нищо в настоящия анекс не засяга националната нормативна уредба и правилниците на Предоставящия участник, както и властта и пълномощията на отговорното лице.

3.2 Отговорност на Участника-заявител е да гарантира, че целия му личен състав/всички пътници, натоварен на борда, разполага с необходимите документи (заповед за командировка на НАТО „NATO Travel Order“ или паспорти, визи и сертификати за ваксинация). Предоставящият участник не поема отговорност за тези формалности.

3.3 По отношение превозването на товари, Участникът-заявител носи пълната отговорност за всички митнически изисквания във връзка с изпращането им, в съответствие с международното право. Освен ако няма други предварителни договорености между Участниците, Участникът-заявител отговаря за складирането на товарите, доставянето на товарите до пристанището за натоварване (SPOE) и транспортирането от пристанището за разтоварване (SPOD). Отговорност на Участниците-заявители са и товаро-разтоварните работи (TRP), свързани с товарите, които следва винаги да се осъществяват под надзора на личния състав по придвижването на Предоставящия участник. Възможно е обаче, TRP да бъдат извършвани и от Предоставящия участник, като това води до допълнителни разходи (Вж. Анекс А, & 1.6.).

**ПРИЛОЖЕНИЕ 15 КЪМ
АНЕКС Г КЪМ SEOS TA
от 01 февруари 2017 г.**

3.4 Предоставящият участник отговаря за осъществяването на морския транспорт на одобрения полезен товар от морското пристанище на отплаване (натоварване) до морското пристанище на местоназначение (разтоварване). Това включва предприемането на всички необходими за осъществяването на транспортната мисия мерки.

3.5 При получено съгласие от страна на Предоставящия участник, могат да бъдат превозвани опасни товари за даден Участник-заявител, при условие че се прилагат всички релевантни международни и национални законови уредби и правилници. Всички приложими законови и подзаконови актове ще бъдат конкретизирани от участниците в дадената транспортна мисия. В случай, че е необходима охрана на товара, то тя се предоставя в съответствие с договореностите, постигнати между Участника-заявител и Предоставящия участник. В случай, че охраната се осигурява от Предоставящия участник, то той може да начисли определена сума, изразена чрез единици еквивалент на предоставен транспорт по повърхността (SEUs). Охраняващия личен състав винаги е в подчинение на командира или капитана.

3.6 Съществуващи договори с други държави или политически съображения могат да ограничават транспортирането на полезни товари към или през определени страни. Съгласието на други държави за транспортирането на определен товар следва да бъде получено по начина, договорен между Участника-заявител и Предоставящия участник. В случай, че постигането на нужното съгласие се забави поради политически съображения на въпросната държава, всеки Участник следва да уведоми останалите Участници относно състоянието на заявките, изпратени до държави-трети страни, за които е необходимо получаването на съгласие.

4. ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВКА – ОБЩИ ПРАВИЛА

4.1 Участниците в морския транспорт предоставят поддръжка на база „отговор на подадена заявка“. Подава се „Начална заявка“ до Клетката за морския транспорт към МССЕ, като се попълва Формуляр-заявка за морски транспорт.

4.2 След публикуването на дадена заявка, всеки Участник, който би могъл да предостави поддръжка съгласно съдържанието на заявката, следва да уведоми директно подалия я Участник и да започне преговори, като държи Клетката за морския транспорт към МССЕ в течение.

4.3 Спешните заявки могат да бъдат подавани по телефона, но трябва да бъдат последвани от заявка в писмен вид във възможно най-кратък срок.

4.4 Началната заявка за поддръжка чрез осигуряване на морски транспорт трябва да бъде последвана от „Цялостна заявка“ (Списък на товара и т.н.) до предоставящите услугата. Тази цялостна заявка трябва да бъде подадена в писмен вид с достатъчно дълъг срок на уведомление, който ще позволи получаване на всякакъв тип дипломатически оторизации и други разрешителни. За приемливи начини за подаване на писмени заявки се считат изпращането на телеграми, съобщения, факсове и имейли.

4.5 Преди мисиите Участникът-заявител следва да потвърди, че:

а. Товарът / Пътниците, които трябва да бъдат транспортирани, са готови за заемане на местата/ натоварване на пристанището на отплаване в съответствие с инструкциите и правилниците, издадени от Предоставящия участник.

б. Всички документи са съставени в съответствие с нормативната уредба и правилниците на Предоставящия участник;

в. Необходимите митнически, имиграционни и здравни формалности са изцяло изпълнени преди Предоставящият участник да поеме отговорността за товара и необходимите оторизации за крайното местоназначение са получени.

5. ПРОЦЕДУРИ, ПО КОИТО СЕ ИЗВЪРШВА АНУЛИРАНЕТО НА ЗАЯВКИ

Процедурите, по които се извършва анулирането на заявки, са част от националните процедури и са упоменати в Договора за изпълнение (Letter of Acceptance – LOA).

НОТА ЗА ПРИСЪЕДИНЯВАНЕ

за участие в

ТЕХНИЧЕСКОТО СПОРАЗУМЕНИЕ относно „СЕОС“/SEOS

между:

Федералния министър на отбраната и спорта на Република Австрия

Министерството на отбраната на Кралство Белгия

Министерството на отбраната на Кралство Дания

Министерството на отбраната на Република Естония

Министъра на отбраната на Френската република

Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия

Министерството на отбраната на Република Унгария

Министерството на отбраната на Италианската република

Министъра на отбраната на Кралство Нидерландия

Министерството на отбраната на Кралство Норвегия

Министерството на отбраната на Република Литва

Министъра на отбраната на Словашката република

Правителството на Република Турция

Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия

относно

Взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили (ТС „СЕОС“/SEOS TA).

Министерството на отбраната на XXXXX

във връзка и в съответствие с изискванията, заложи в Писмото-покана от Председателя на Координационния съвет по „СЕОС“/SEOS от дата: XX февруари 2017 г.,

Желаейки да участва в предоставянето на взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността, взе решение да подпише ТС „СЕОС“/SEOS TA, подписано първоначално между: Министерството на отбраната на Кралство Дания, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия и Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия, в сила от 01 март 2011 г.,

като се съгласява съответно с разпоредбите на раздел 9 от гореспоменатото ТС и като се съгласява да спазва всички разпоредби, заложи в него и анексите към него съгласно версията в сила към дадения момент.

Оригиналът на настоящата Нота за присъединяване се депозира в Секретариата по „СЕОС“/SEOS, който предоставя заверени копия на всеки от Участниците.

Подписано:

Име:

Място:

Дата:

За Министерството на отбраната на XXXX

„АТАРЕС” (ATARES)

Техническо споразумение

между

Министъра на отбраната на Кралство Белгия

и

Министъра на отбраната на Френската република

и

Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия

и

Министерството на отбраната на Италианската република

и

Министъра на отбраната на Кралство Нидерландия

и

Министерството на отбраната на Кралство Норвегия

и

Министъра на отбраната на Кралство Испания

и

Държавния секретар по отбрана на Обединено кралство Великобритания и
Северна Ирландия

относно

взаимна поддръжка чрез обмен на услуги

в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили

Министърът на отбраната на Кралство Белгия,

Министърът на отбраната на Френската република,

Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия,

Министерството на отбраната на Италианската република,

Министърът на отбраната на Кралство Нидерландия,

Министерството на отбраната на Кралство Норвегия,

Министърът на отбраната на Кралство Испания,

Държавният секретар по отбрана на Обединено кралство Великобритания и Северна Ирландия,

По-нататък наричани „Участниците“:

Като взеха предвид Северноатлантическия договор (НАТО),

Като взеха предвид Споразумението между Страните по Северноатлантическия договор относно статута на техните Въоръжени сили, подписано в град Лондон на 19 юни 1951 година (NATO SOFA),

Като взеха предвид Споразумението между държавите-членки по Северноатлантическия договор и другите държави, участващи в програмата „Партньорство за мир“ относно статута на техните Въоръжени сили, подписано в град Брюксел на 19 юни 1995 година (PfP SOFA),

Като отчетоха важноста от подобряване на оперативната съвместимост между Участниците,

В желанието си за сътрудничество в областта на дейности на военновъздушните сили, и

Като взеха предвид, че устройството на военновъздушните сили на Участниците е такова, че по-широко сътрудничество и координация в областта на поддръжката на дейности на военновъздушния транспорт ще повиши ефективността и по-достъпното осъществяване на съвместни отбранителни дейности,

Въз основа на разпоредбите на Раздел 9.2 от Техническото споразумение относно „АТАРЕС“, подписано в град Хага на 8 февруари 2001 година за изменение на Споразумението,

Решиха да приложат следните договорености:

РАЗДЕЛ I

ЦЕЛ

- 1.1 Целта на настоящото Техническо споразумение (ТС) е да учреди „АТАРЕС“ (ATARES: въздушен транспорт, презареждане с гориво във въздуха /Air to Air Refueling – AAR/ и друга размяна на услуги) и да изложи постигнатите между Участниците договорености относно прилагането му. „АТАРЕС“ е договореност между Участниците за предоставяне на многонационална рамка за съдействие в областта на взаимната поддръжка чрез обмен на услуги в областта на дейности на военновъздушните сили чрез взаимно приемливи договорености. Анексите към настоящото ТС представляват неразделна част от него.

- 1.2 Споразумението между Страните по Северноатлантическия договор относно статута на техните Въоръжени сили, подписано в град Лондон на 19 юни 1951 година (NATO SOFA) и Споразумението между държавите-членки по Северноатлантическия договор и другите държави, участващи в програмата „Партньорство за мир“ относно статута на техните Въоръжени сили, подписано в град Брюксел на 19 юни 1995 година (PfP SOFA) са приложими за всички дейности, изпълнявани по силата на настоящото ТС.

РАЗДЕЛ 2

ДЕФИНИЦИИ

В контекста на настоящото ТС се използват следните дефиниции:

- 2.1 Участник-заявител:
Участникът-заявител е Участникът, който подава заявление за предоставяне на поддръжка.
- 2.2 Предоставящ участник:
Предоставящият участник е Участникът, който предоставя поддръжката, заявена от Участника-заявител.
- 2.3 Оторизиращо лице по „АТАРЕС“:
Оторизиращото лице по „АТАРЕС“ е лицето за връзка (Point of Contact – POC), определено от даден Участник да оторизира заявления за поддръжка и/или оторизира предоставянето на заявената поддръжка от името на този Участник.
- 2.4 Изпълнителен орган:
Изпълнителни органи са тези POC, на които Оторизиращото лице по „АТАРЕС“ възлага да оформят заявки и/или да предоставят поддръжка, и/или да изпълняват задачи от името на този Участник.
- 2.5 Координационен съвет:
Координационният съвет (КС) е комисията, съставена от представители на Участниците, председателствана от член на Секретариата, която ще упражнява надзор върху цялостното прилагане на ТС. Отговорностите на КС са подробно разписани в Анекс Б.
- 2.6 Секретариат:
Секретариатът, който ще бъде съставен от служители на организация, избрана от Участниците, е организацията, която отговаря за ежедневното управление и отчитане на дейностите по „АТАРЕС“. Отговорностите на Секретариата са подробно разписани в Анекс Б.

РАЗДЕЛ 3

ПРИЛОЖИМОСТ

Участниците могат да решат да прилагат договореностите по АТАРЕС в мирно време, по време на криза и във военно време. Личен състав и оборудване на който и да било Участник могат да бъдат използвани само с предварителното писмено съгласие на компетентния Орган на този Участник.

РАЗДЕЛ 4

НАЦИОНАЛНИ ПРИОРИТЕТИ

- 4.1 Националните изисквания са с приоритет пред дейностите, обхванати от настоящото ТС.
- 4.2 Предоставящият участник запазва пълен контрол върху своите активи, включително върху личния състав и оборудването.
- 4.3 В случай че който и да било от Предоставящите участници няма възможност да предостави предварително заявена и одобрена услуга, то този Участник уведомява възможно най-бързо Участника-заявител за това. Такова анулиране на предоставяне на услуга от страна на

Предоставящия участник не представлява основание за предявяването на какъвто и да било иск за нанесени вреди или обезщетение за направени разходи.

- 4.4 В случай че който и да било от Участниците-заявители анулира дадена заявка за услуга, то този Участник уведомява възможно най-бързо Предоставящия участник за това. Всяко анулиране на заявка, направено по-късно от предвидените за това времеви срокове, оповестени от КС, може да доведе до прилагане на разпоредбите за компенсации съгласно настоящото ТС.

РАЗДЕЛ 5

КОМПЕНСАЦИИ ЗА УСЛУГИ

- 5.1 Общият принцип на компенсиране е Участниците да се стремят да постигнат баланс на обменяните услуги, като по този начин бъде избегната необходимостта от компенсаторни финансови плащания.
- 5.2 Основен принцип е услугите да бъдат посрещнати със съответни услуги в пълен размер, в разумен срок, но не непременно на двустранна основа или на основа получаване на същата насрещна услуга.
- 5.3 Ще бъде определена парична равностойност на услугите, която ще се кредитира (начислява) или дебитираща (удържа), като се използва приета с общо съгласие разменна единица. Всеки от Участниците следва да се стреми да поддържа баланс между общата равностойност на получените услуги и общата равностойност на предоставените услуги по настоящото ТС, като осигурява като цяло неутрално салдо между дебита и кредита.
- 5.4 Позволява се и се очаква да има временни дисбаланси по салдата, но те трябва да се вменят във времените и количествени ограничения, договорени предварително от КС. Подробните процедури са разписани в Анекси А, В и Г.

РАЗДЕЛ 6

ИСКОВЕ И ОТГОВОРНОСТ

- 6.1 Исковете, произтичащи от или във връзка с изпълнението на настоящото ТС на територията на която и да е държава-членка на НАТО или държава, участваща в програмата „Партньорство за мир“ се разглеждат в съответствие с разпоредбите на чл. VIII от Споразумението между Страните по Северноатлантическия договор относно статута на техните Въоръжени сили, подписано в град Лондон на 19 юни 1951 година (NATO SOFA).
- 6.2 Исковете, оставащи извън обхвата на чл. VIII от NATO SOFA се разглеждат от съответните Участници, които засягат, и се уреждат в зависимост от конкретния случай в съответствие с приложимите правила и разпоредби.

РАЗДЕЛ 7

АВИАЦИОННИ ПРОИЗШЕСТВИЯ ИЛИ ИНЦИДЕНТИ

Всяко въздушно произшествие или инцидент, във връзка с който са предоставени услуги по силата на настоящото ТС, подлежи на разследване в съответствие с разпоредбите на Стандартизационно споразумение на NATO STANAG 3531 “Safety Investigation and Reporting of Accidents/Incidents involving Military Aircraft and/or Missiles” (Разследване във връзка с безопасността и докладване на авиационни произшествия /аварии и катастрофи/сериозни инциденти и инциденти/, включващи военни летателни апарати, авиационни неуправляеми и управляеми ракети и/или БЛА), и STANAG 3318 “Aero-medical Aspects of Aircraft Accident/Incident Investigation” (Авиомедицински аспекти при разследването на произшествия и инциденти с военни въздухоплавателни средства).

РАЗДЕЛ 8

РАЗРЕШАВАНЕ НА СПОРОВЕ

Всички случаи на различия при тълкуването или изпълнението на настоящото ТС се разрешават изключително чрез преговори между съответните Участници.

РАЗДЕЛ 9

БЪДЕЩИ УЧАСТНИЦИ

- 9.1 Бъдещи участници могат да се присъединяват към настоящото ТС след писмена покана от вече настоящите Участници. Решението на настоящите Участници за изпращане на такава писмена покана следва да бъде взето единодушно. Поканеният Участник следва да приеме клаузите на настоящото ТС от датата, когато той е подписал Нота за присъединяване. Последната ще представлява пореден Анекс към настоящото ТС. Нотата за присъединяване включва следното:
- а. Референция към писмото, съдържащо поканата.
 - б. Изявление, че поканеният Участник става действителен Участник съгласно писмото, съдържащо поканата.
 - в. Изявление, че поканеният Участник приема всички клаузи на настоящото ТС.
 - г. Място, дата и подпис за приемане на поканения Участник.
- 9.2. Видът на Нотата за присъединяване е предоставен в подробности в Анекс Д. В допълнение към Нотата за присъединяване поканеният участник следва да изпрати съответните Приложения към Анексите.

РАЗДЕЛ 10

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

- 10.1 Настоящото ТС, включително Анексите, които съставляват неразделна част от него, влиза в сила от датата на полагане на последния подпис от Участниците. Всички предшестващи ATARES, свързани с Техническите Споразумения (ТС), престават да бъдат валидни и се заменят от настоящото ТС, когато то влезе в сила.
- 10.2 Освен ако конкретно не е посочено друго, настоящото ТС може да бъде изменяно със заявеното в писмен вид съгласие на всички Участници
- а. С тримесечно предизвестие всеки Участник може да заяви среща за обсъждане на промяната или повторното разглеждане на който и да било или на всичките Анекси към настоящото ТС. Всяка промяна изисква единодушно одобрение на Участниците.
 - б. Националните Приложения към Анексите могат да бъдат изменяни по всяко време от отговорния за това Участник и влизат в сила чрез незабавното им оповестяване от Секретариата.
 - в. Приложенията към Анекс А биват потвърждавани ежегодно, като промени в тях могат да бъдат внасяни в Координационния Съвет (КС), когато това е необходимо.
 - г. Приложенията към Анекс Б биват потвърждавани и публикувани ежегодно от Координационния Съвет.

д. Изменения в Анекси В и Г могат да бъдат внасяни посредством единодушно решение от Координационния Съвет.

е. Участниците могат да внасят изменения в техните съответни Приложения към Анекси В и Г независимо от другите Участници.

10.3 Всеки Участник може да се оттегли по всяко от настоящото ТС, подавайки 12 (дванайсетмесечно) уведомление в писмен вид до другите Участници. В такъв случай оттеглящият се участник ще сведе колкото е възможно по-близо до нула останалия баланс в сметката. В края на 12-месечния период Координационният Съвет се събира на среща, за да вземе решение относно средствата за ликвидацията по окончателния баланс и средствата, които дължи оттеглящият се Участник в съответствие с клаузите на настоящото ТС.

Подписано в два екземпляра на английски и френски език, като двата текста имат еднаква сила. Оригиналите на настоящото ТС, всички по-нататъшни изменения и Ноти за присъединяване ще бъдат депозирани в Секретариата, който предоставя сертифицирани копия на всеки Участник.

За Министъра на Отбраната на Кралство Белгия Генерал-майор Г. ВАН КЕЛЕНБЕРГЕ Адютант на Н. Пр. Краля Командир на компонента на ВВС Място и Дата:	За Министъра на Отбраната на Френската Република Генерал ВВС Р. ВОЛЧИНСКИ Началник Щаб, ВВС на Франция Място и Дата:
За Федералното Министерство на Отбраната на Федерална Република Германия Генерал-лейтенант К. П. ШИЙГЛИЦ Началник Щаб, ВВС на Федерална Република Германия Място и Дата:	За министерство на Отбраната На Италианската Република Генерал-лейтенант Л. ТРИНАРДИКО Началник ЩАБ, ВВС на Италианската Република Място и Дата:
За Министъра на Отбраната На Кралство Холандия Генерал-лейтенант Й. Х. де Йонг Командир на Кралските ВВС на Холандия Място и Дата:	За Министерството на Отбраната На Кралство Норвегия Бригаден Генерал Р. СУНДСЕТ Заместник Генерален Директор по Оперативно Планиране Място и Дата:
За Министъра на Отбраната На Кралство Испания Генерал Ф. Х. ГАРСИЯ ДЕ ЛА ВЕГА Началник Щаб, ВВС на Испания Място и Дата:	За Държавния Секретар по Отбрана На Обединеното Кралство Великобритания и Северна Ирландия Вицемаршал ВВС, К. Дж. ЛИЙСЪН Помощник Началник на Щаба на Отбраната (Логистични операции) Място и дата:

АНЕКС А

ОТЧИТАНЕ, БАЛАНС И КОМПЕНСАЦИИ ПО ATARES

1. ПРИНЦИПИ

1.1 Еквивалент на летателни часове

а. Възприетата обща единица за обмен на услуги в това Споразумение ще бъде „Еквивалент на летателен час на самолет C130“ (EFH). Всички разходи, предизвикани при обмена на услуги, ще се изразяват в кредити, като EFH се използва за единица мярка.

б. Еквивалентите на кредити за предоставяне на услугите (EFH) ще бъдат отнасяни за всички видове летателни средства и дейности чрез прилагане на еквивалент фактори. Указанията за изчисляване на EFH за всеки вид услуга са посочени в Приложения 2 и 3 към този Анекс.

1.2 Еквивалент фактори

а. Участниците прилагат към летателния час на своите национални C130 еквивалент фактор 1. Впоследствие еквивалент факторите за други видове летателни средства се определят ежегодно от всеки Предоставящ участник за неговите летателни средства и видове дейности чрез сравняване на оперативните му разходи с базовите разходни стойности на C130. В случай, че някоя държава не притежава C130, Координационният съвет (КС) единодушно приема подходящ изходен еквивалент фактор за стойностите на EFH за тази държава.

б. Преди започването на всеки годишен отчетен период, Участниците предоставят на ежегодната среща на Координационния съвет актуализирани еквивалент фактори, които ще бъдат валидни за следващия отчетен период и ще бъдат нанесени в таблиците в Приложение 3 към Анекс Б.

2. ОТЧИТАНЕ

2.1 Определения:

а. Специална отчетност (сметка): Всяка държава открива една специална отчетност (сметка), в която сумата на всички операции по обмена на услуги, извършени от съответната държава, ще бъде изчислена в EFH.

б. Двустранна подсметка: Всяка държава разкрива една двустранна подсметка с всяка друга държава. Всяка дейност по обмен на услуги между двете държави, измерена в EFH, ще се отчита като кредит или дебит в техните съответни подсметки. Размерът на сумата от всички подсметки на дадена държава се равнява на размера на специалната ѝ отчетност (сметка).

в. Целево заделени EFH: На участниците е позволено да предложат EFH на разположение на трета Страна/Организация (ЕС, НАТО, ООН) безвъзмездно и на доброволни начала. Летателните часове, изпълнени от участник, предоставящ услуги по силата на ТС за ATARES, по заявка на която и да било организация с право на такива целево заделени EFH, ще бъдат поделени по равно и впоследствие начислени между съответните държави, предоставящи този вид EFH.

2.2 Процедури за отчитане на обмена на услуги

Всеки обмен на услуги се отчита от Предоставящите участници, участващи в операцията чрез системата ANAIS (Система за отчитане и фактуриране на ATARES) и като съпътстващ механизъм, чрез попълване на Формуляр 1 от ATARES, както е посочено в Приложение 1 към Анекс А. Отчитането на времевата продължителност е чрез „време на излитане“, което включва времето за рулиране. Отчитането на разменените услуги се изпраща на Секретариата чрез системата ANAIS в срок от две седмици след завършването на операцията по обмен на услуги.

ANAIS предоставя списък на обменените услуги, за които все още се очакват фактури, до упълномощаващите извършването на услуги по въздушен транспорт, зареждане с гориво във въздуха, използване на морска патрулна авиация, операции по издирване и спасяване (AT, AAR и MPA/LR SAR) на ATARES, за да съдействат на държавите за спазване на точна отчетност. Предоставящите държави следва да изпратят липсващите отчетни данни преди края на следващия месец или да посочат, че обменената услуга няма да се въведе в отчетната система на ATARES.

2.3 Процедури на Секретариата за отчитане на обмена на услуги

При получаване на отчет за разменени услуги, Секретариатът проверява предоставените цифри и изчислява/проверява стойностите на EFH. След това дебитите или кредитите, отнасящи се към даден обмен, се въвеждат в двустранните подсметки на участниците в обмена. Впоследствие двустранната подсметка на всяка държава се сумира за постоянно актуализиране на специалната отчетност (сметка) на тази държава.

2.4 Процедури за използване на целево заделените EFH, предоставяни за безвъзмездно ползване от организации

Държавите – членки на ATARES трябва да посочат, че поставят на разположение за ползване EFH, като уточнят броя на EFH за разпределяне, съответната организация и оперативната цел на предоставянето им в писмен вид пред Секретариата на ATARES и организацията-заявител, която ще ползва този принос.

Държавите, предоставящи EFH за безвъзмездно ползване, дават на организациите пълни правомощия да определят начина, по който ще използват тези EFH. Те трябва да се използват за целта, определена в писмената комуникация по разпределяне на EFH.

Отчитането се извършва единствено след изпълнение. Държавата, предоставяща услуги по ATARES внася Формуляр 1 в Секретариата на ATARES. Действително изпълнените EFH ще бъдат поделени равностойно между държавите, заделили такъв вид часове, които ще действат като заявители за целите на отчитането.

Целево заделените EFH остават в сметките на заделилите ги държави, ако не бъдат използвани от организации на трети страни.

3. БАЛАНС

3.1 Не е задължително всяка предоставена услуга да бъде възмездна на реципрочна основа чрез директно предоставяне на идентична услуга. Услугите ще бъдат превръщани в EFH кредити, които могат да бъдат компенсирани чрез каквато и да било друга съизмерима услуга.

3.2 Не е задължително отделни услуги да бъдат реципрочно възмездени на двустранна основа. Балансът се изчислява на многостранна основа. Не е задължително за всяка отделна подсметка да се изготвя баланс, но Участниците трябва да се стремят към постигане на неутрално общо салдо на специалната им отчетност (сметка).

3.3 За да се постигне гъвкавост в изпълнението, оперативните параметри на счетоводния баланс се приемат ежегодно и предварително от Координационния съвет.

3.4 Координационният съвет определя ежегоден отчетен период, в края на който Координационният съвет извършва общ преглед на Техническото споразумение, взема решение за оперативните параметри и утвърждава еквивалент факторите. Годишният отчетен период и параметрите на специалната отчетност (сметка) се публикуват в Приложение 2 на Анекс Б. Еквивалент факторите се публикуват в Приложение 3 на Анекс Б.

3.5. Балансът на специалната отчетност (сметка) може постоянно да се пренася в случай, че сметката остава в рамките на одобрените оперативни параметри и отговаря на изискването никоя специална отчетност (сметка) да не остава в дебит за по-дълъг период от 60 месеца.

4. ДЕЙСТВИЯ, КОИТО СЕ ПРЕДПРИЕМАТ ПРИ НАДХВЪРЛЯНЕ НА ОПЕРАТИВНИТЕ ПАРАМЕТРИ ИЛИ 60-МЕСЕЧНИЯ ЛИМИТ НА ДЕБИТА

4.1 Всеки баланс на специална отчетност (сметка), който надхвърли оперативните параметри или 60-месечния лимит на дебита, ще се считат за незабавно възстановими чрез обмен или заплащане. Заявките на Участниците за по-нататъшни услуги ще бъдат преустановени, докато сметката им не възвърне оперативните си параметри. Участниците следва да извършат достатъчен по обем обмен или възстановяване на разходи по баланса на подсметката, за да възвърнат специалната отчетност (сметка) в рамките на одобрените параметри.

4.2 Възстановяването на разходи се урежда на двустранна основа по двустранно определен начин.

4.3 В случай, че не бъде постигнато уреждане на сметките чрез обмен, балансът се постига чрез паричен превод. Стойностите за извършване на изчисленията се основават върху двустранно одобрена стойност за EFH според ATARES.

4.4. Секретариатът се уведомява за извършването на двустранно възстановяване на разходи. При получаване на уведомлението, Секретариатът коригира двустранните подсметки на Участниците, за да се отрази превода по възстановяване на разходите.

- Приложение 1 -

ATARES, ФОРМУЛЯР 1

ЗА ОТЧИТАНЕ ПРЕДОСТАВЯНЕТО И ПОЛУЧАВАНЕТО НА УСЛУГИ ПО ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ (АТ)

Предоставяща държава	Вид летателно средство	Номер на националната мисия	Позивна

Държава-заявител	Въздушен транспорт – цял самолет	Въздушен транспорт – частичен товар	Полет с отклонение	Забележки

ДАНИИ ЗА ПОЛЕТА

Сегмент	Точка на излитане	Дата/време на излитане	Кацане/Точки на буксиране	Дата/време на излитане	Продължителност на полета
1					
2					
3					
4					

ДАНИИ ЗА ПОЛЕТ С ОТКЛОНЕНИЯ

Държава-заявител	Добавена точка по маршрута по заявка на зареждания самолет	Изчислена продължителност на полета без отклонение	Допълнителна продължителност на полета поради отклонение

Данни за въздушен транспорт с частично натоварване

Държава-заявител					
Тегло на частичния товар (кг)					
Пътници при частично натоварване (брой)					
Пореден номер на изпълнени сегменти					
Обща продължителност на полета по всички сегменти					

Подпис	Име и звание	Длъжност	Формирование
XXXX	XXXX	XXXX	XXXX

Изпратете попълнените формуляри на: atares-secretariat@mcce-mil.com

ATARES Формуляр 1 за отчитане получаване и предоставяне на услуги по зареждане с гориво във въздуха (AAR)

Предоставяща държава	Вид на самолета-цистерна	Номер на националната мисия	Позивна

Държава-заявител	Вид сътрудничество	Полет с отклонение	Забележки
	1. Специален полет/фиксиран слот 2. Полет, използван от няколко потребители Възможност за ползване на слот		

Данни за полета

Сегмент	Излитане ICAO	Дата и време (координирано универсално време, z) на излитане	Кацане ICAO	Дата и време (z) на кацане	Продължителност на полета
1					
2					
3					
4					

Данни за предоставяне на услуга за зареждане във въздуха

Държава-заявител	Позивна на зареждания самолет	Номер и вид на зареждания самолет	Регистрационен знак	Фиксиран слот Време за ползване на слота (слот период)	Възможност за ползване на слот Време за зареждане	Общо доставено количество(тон)

Данни за отклонение на полета

Държава-заявител	Точка по маршрута добавена по заявка на зареждания самолет	Изчислена продължителност на полета без отклонения	Допълнителна продължителност на полета поради отклонение

Подпис	Име и звание	Длъжност	Формирование
XXXX	XXXX	XXXX	XXXX

Изпратете попълнените формуляри на: atares-secretariat@mcce-mil.com

ATARES Формуляр 1

Отчитане на предоставянето и получаването на услуги с използване на морска патрулна авиация и широкообхватни операции по търсене и спасяване

Предоставяща държава	Вид на летателното средство за морско патрулиране	Номер на националната мисия	Позивна

Държава-заявител	Вид сътрудничество 1. Специален полет 2. Специално наземно дежурство 3. Фиксиран слот 4. Полет/дежурство по заявка на няколко потребители	Полет с отклонение	Забележки/мисия 1. Полет за многокомпонентно разузнаване ISR 2. Полет за търсене и спасяване 3. Полет за изпълнение на МИСИЯ по ASW 4. Полет за изпълнение на мисия по ASuW

Данни за полета

Сегмент	Излитане по ICAO или оперативния център на зоната за операциите	Дата и време (Z) на излитане или време (Z) на кацане	Кацане по ICAO или оперативния център на зоната за операциите	Дата и време (Z) на кацане или Дата и време (Z) на излитане	Продължителност на полета
1					
2					
3					

Данни за отклонението

Държава-заявител	Точка от маршрута, добавена по заявка на зареждания самолет	Изчислена продължителност на полета без отклонението	Допълнителна продължителност на полета поради отклонението

Данни за стоварване на боеприпаси с използване на морска патрулна авиация (само за сведение)

Държава-заявител	Стоварени боеприпаси Маркери (кг) Шамандури (бр.) SUS/ESUS	Количество

Подпис XXXX	Име и звание XXXX	Длъжност XXXX	Формирование XXXX
----------------	----------------------	------------------	----------------------

Изпратете попълнените формуляри на: atares-secretariat@mcce-mil.com

- Приложение 2 -

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА КОМПЕНСАЦИИТЕ ЗА ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

1. НАТОВАРВАНЕ НА ЦЕЛИЯ САМОЛЕТ

1.1 Такси за натоварване на цял самолет, предлагани на един участник-заявител

Общо летателни часове (включително полет и връщане в базовото летище) x еквивалент-фактора за вид самолет = EFH

Наличният свободен капацитет впоследствие може да се разглежда като възможност за частично натоварване съгласно параграф

1.2. Начисления за натоварване на цял самолет от няколко участници-заявители едновременно (като може да е включен предоставящият участник)

Действителни летателни часове (включително полет и връщане в базовото летище) x еквивалент-фактора за вида самолет, поделен между потребителите = EFH.

(Общата стойност се поделя между участниците-заявители съгласно предварително одобрен регламент въз основа на ползването от всеки един участник-заявител.)

2. ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГА ПРИ ЧАСТИЧНО НАТОВАРВАНЕ НА САМОЛЕТА

2.1 Директни полети

Когато частичен товар се транспортира със съществуващ полет, услугите се предоставят съгласно следната таблица:

Потребител →	BEL	FRA	DEU	ITA	NLD	ESP	GBR	NOR	DNK	SWE	HUN	POL	EST	SVN	FIN	TUR	CZE	AUT	LVA	LUX
Предоставящ участник↓																				
BEL	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
FRA	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
DEU	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
ITA	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N	N
NLD	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
ESP	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
GBR	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
NOR	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
DNK	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
SWE	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
HUN	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
POL	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
EST	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
SVN	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
FIN	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
TUR	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
CZE	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
AUT	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
LVA	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
LUX	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

F: Предоставящият участник предлага да превози частични товари безплатно на реципрочна основа

A: Предоставящият участник предлага да превози частични товари на отчетна основа

N: Предоставящият участник разглежда всяка заявка за превоз на частичен товар за всеки отделен случай.

2.2 Полети с отклонения

Когато летателният план се коригира, за да поеме заявка за превоз на частичен товар, превозът на частичния товар се компенсира съгласно параграф 4.2 по-долу.

3. ИЗМЕРВАНЕ НА ЧАСТИЧНИЯ ТОВАР

3.1. Единица товар от 100 кг Според теглото в единици от 100 кг
Тегла, по-малки от 100 кг, се закръгляват нагоре или надолу според най-близкото до 100 кг число
Частични товари под 50 кг не се отчитат

3.2. Частичен товар, пътници Приравняват се към единица товар от 100 кг за всеки един пътник, включително ръчния багаж

a. За целите на отчитането, всеки пътник се приема за частичен товар от 100 кг. В такъв случай изчисляването на компенсациите се извършва в съответствие с разпоредбите, отнасящи се за товари.

б. Всякакъв вид допълнителен багаж или оборудване се отчитат и осчетоводяват като товар.

4. ОТЧИТАНЕ И КОМПЕНСАЦИИ ЗА ПРЕВОЗ НА ЧАСТИЧНИ ТОВАРИ

4.1 Принцип

За целите на настоящото Техническо споразумение, отчитането на частични товари се извършва въз основа на единица от 100 кг като част от 15 тона, което е приетият среден максимален товар на C130, което означава $(1 \text{ EFH} / 150) = 0.007 \text{ EFH}$ за 100 кг за 1 час.

4.2 Изчисляване (независимо от вида на използваното летателно средство)

a. Директни полети

$$\text{PLU} \times \text{действителен брой летателни часове} \times 0.007 = \text{EFH}$$

(PLU – единици частичен товар, б.пр.)

б. Полети с отклонение

Общият брой часове, изпълнени извън първоначално планираните, подлежат на компенсиране съгласно параграф 1.2, плюс такси за частичен товар, начислени като за директен полет съгласно планирания график до точката на отклонението от маршрута.

$$\text{Действително изпълнени летателни часове извън планирания полет} \times \text{еквивалент-фактора за вида летателно средство} + \text{PLU} \times \text{продължителността на полета в сегмента на превозване на частичния товар} \times 0.007 = \text{EFH}$$

(Пример: един полет ИТА В767 (EF=2.30) от Рим (LIRA) до Брайз Нортън (EGVN) превозва 2 пътници и 240 кг товар до Истр (LFMI) за FRA.

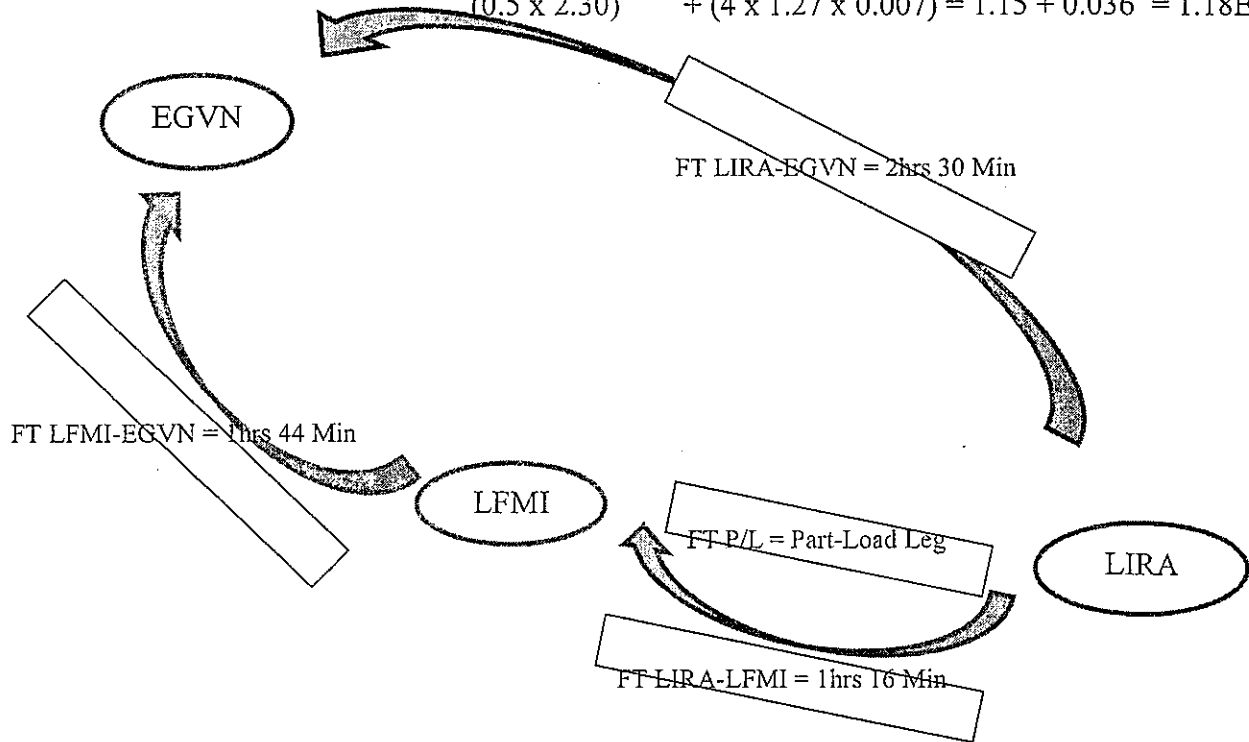
Продължителност на полета (FT) Rome – Brize Norton = 2.5hrs

Обща продължителност на полета (TFT) Rome-Istres-Brize Norton: 1hr16min + 1hr44min = 3Hrs

Продължителност на полета с отклонението (DFT) : $TFT - FT = 3 - 2.5 = 30\text{Min}$.

Изчисленият EFH ще бъде: $(DFT \times EF \text{ на вида самолет}) + (PLU \times FT \text{ P/L} \times 0.007)$

$$(0.5 \times 2.30) + (4 \times 1.27 \times 0.007) = 1.15 + 0.036 = 1.18\text{EFH.}$$



- Приложение 3 -

ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА КОМПЕНСАЦИИТЕ ЗА ПРИ ЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО ВЪВ ВЪЗДУХА

ЧАСТ I. ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА КОМПЕНСАЦИИТЕ ЗА ЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО ВЪВ ВЪЗДУХА (AAR)

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В контекста на това Техническо споразумение са приложими следните определения:

а. Специален полет:

Специалният полет се определя като продължителността на един цялостен полет на самолет-цистерна, специално резервиран от участника-заявител. Това включва общата продължителност на полета на цистерната, включително полета от и обратно до базовото летище, както и времето за заемане на зоната за зареждане.

б. Слот:

Слотът се определя като времето, за което се планира зарежданият самолет да остане в зоната на опериране на цистерната.

в. Фиксиран слот:

Фиксираният слот се определя като продължителност на периода за използване на слота (време на излитане), специално резервиран от участника-заявител при вече планиран (по заявка от трети страни) полет на цистерната.

г. Време за зареждане:

Времето за зареждане се определя като продължителността в минути от момента на напускане на предварителното позициониране за осъществяване на зареждане, заемане на позиция за зареждане до момента на отделяне от цистерната. Времето за зареждане за повече от един зареждан самолет се определя като продължителност в минути от момента на заемане на позиция за зареждане на първия зареждан самолет до момента на отделяне от цистерната на последния зареждан самолет.

д. Възможност за ползване на слот:

Възможността за ползване на слот се определя като слот за самолета-цистерна, който не е специално резервиран от участника-заявител. Ако цистерната има възможност да заема зоната за зареждане извън времето, резервирано от първоначалния потребител, или когато планираните потребители не се възползват от планиран слот, това време остава на разположение за други потребители за извършване на операции по зареждане с гориво във въздуха в наличното време при възможност. Това също се нарича „прехвърляне“.

е. Полет по заявка на няколко потребители:

Полет по заявка на няколко потребители се определя като продължителността на един цялостен полет на цистерната, специално резервиран от двама или повече участници-заявители, които се съгласяват да поделят разходите въз основа на съотношението на резервираните слот-периоди за всеки един участник.

2. КОМПЕНСАЦИИ

2.1 Специален полет

Компенсацията за специален полет се определя на базата на времето за излитане (с времето за рулиране) и включва специален полет и връщане в базовото летище. Времетраенето на възможните за използване от трети страни слотове по време на изпълнението на специален полет

се отчислява от таксите. Удължаването на заявената продължителност на полета, което не е причинено от който и да било от участниците-заявители, не се включва в размера на таксите.

(Обща продължителност на полета минус времетраенето на възможните за използване слотове) x еквивалент-фактор = EFH

2.2 Фиксиран слот

Компенсацията за фиксиран слот се определя въз основа на времетраенето на слота, както е резервиран от участниците-заявители и потвърден от предоставящия участник. Когато някой участник-заявитель не се възползва от целия или част от заявения слот, и ако никоя трета страна не използва целия или част от слота като възможен за използване слот, участникът-заявитель заплаща целия фиксиран слот, включително неизползваната част.

Слот-период според резервацията минус използваните възможни слотове x еквивалент-фактор = EFH

2.3 Възможност за използване на слот

Компенсацията за ползване на възможен слот се определя на базата на действителното времетраене на зареждането, използвано от зареждан/и самолет/и.

Действително времетраене на зареждането x еквивалент-фактор = EFH

2.4 Полети, заявени от няколко потребители

Компенсацията за полет по заявка на няколко потребители се определя на базата на съотношението на резервирани и потвърдени слот-периоди за всеки един участник. Като цяло се прилагат начисленията за специален полет, но общата стойност за специален полет се поделва между участниците-заявители.

Общо EFH за специален полет x слот-периодите, резервирани от ладена държава
Общо резервирани слот-периоди за всички заявители

3. РАЗХОДИ ЗА ДОСТАВЕНО ГОРИВО

Разходите за гориво, доставено по време на полет, не се включва в уравненията за компенсацията на обмена на услуги, посочени в това Техническо споразумение. Доставеното гориво се отчита отделно по следния начин:

- а. Пилотите на зареждания самолет съобщават на самолета-цистерна следните данни:
(Освен ако не са предварително координирани и изпълнени по съответния начин, мисиите, изпълнени при операции се подчиняват на съответните указания.)
 - Позивна на мисията
 - Вид на летателното средство и регистрационен знак
 - Националност и номер на ескадрилата/военното поделение
- б. Счетоводният отдел на предоставящия участник изготвя фактурите. Във фактурите се отразява количеството гориво, доставено на всеки един самолет. Фактурите се изпращат за заплащане на съответните счетоводни отдели на участниците-заявители, съгласно разпоредбите на STANAG 2034.

4. Отчитане на услуга по зареждане с гориво във въздуха (AAR) по ATARES

ФОРМАТ НА СЪТРУДНИЧЕСТВОТО ПО ATARES ЗА ЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО ВЪВ ВЪЗДУХА (AAR) И ИЗЧИСЛЯВАНЕ НА ЕКВИВАЛЕНТА НА ЛЕТАТЕЛЕН ЧАС

1. НАЦИОНАЛЕН ПОЛЕТ/МИСИЯ НА САМОЛЕТ-ЦИСТЕРНА СЪС СВОБОДЕН КАПАЦИТЕТ

а. Оферта за наличие на свободен капацитет/запитване за самолети за зареждане

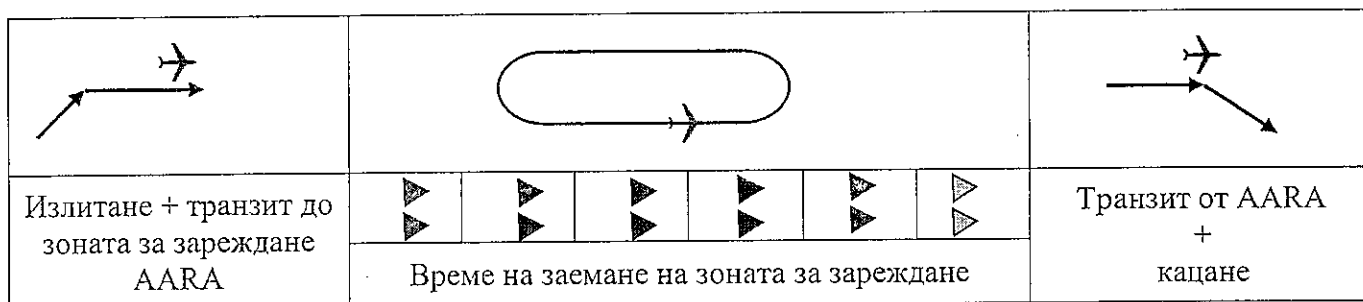
- ✓ **Държавата А** обявява, че разполага със СВОБОДЕН КАПАЦИТЕТ при изпълнение на национална мисия/полет на самолет-цистерна.
- ✓ **Държавата В** заявява, че иска да се възползва от обявения наличен СВОБОДЕН КАПАЦИТЕТ.

б. Задача на мисията

i. Свободен капацитет в началото на задачата по AAR.



ii. Свободен капацитет в края на задачата по AAR.

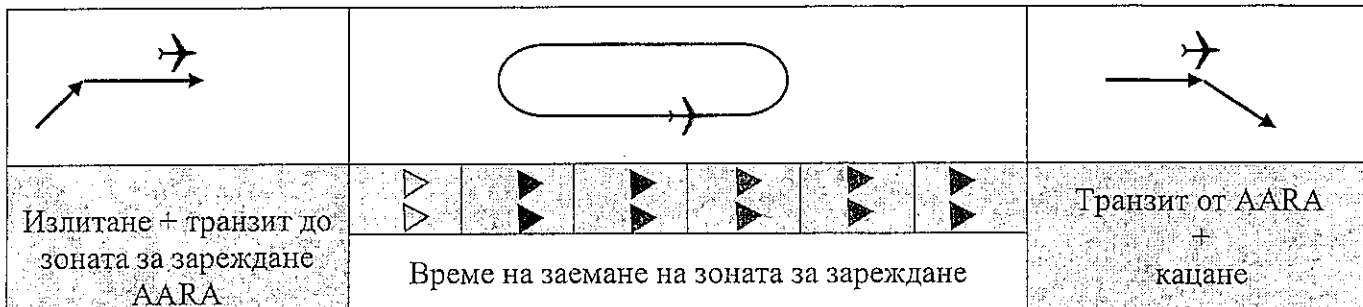


iii. Свободен капацитет в средата на задачата по AAR.



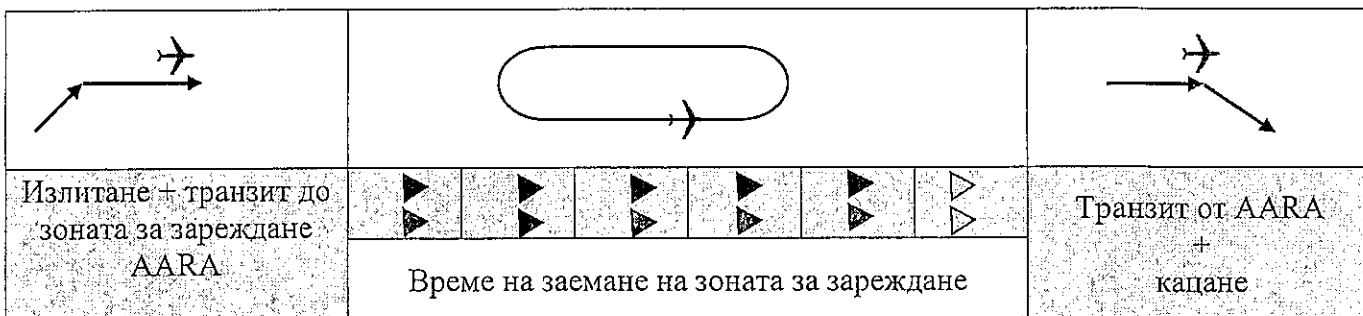
в. Фактуриране по ATARES

- i. Свободен капацитет в началото на задачата по AAR.
- ✓ Продължителността на полета е удължена в полза на зарежданите самолети на **Държавата В**
- ✓ **Държавата В** поема разходите по еквивалента на летателен час (EFH) на своя **ФИКСИРАН** слот за задачата по AAR.



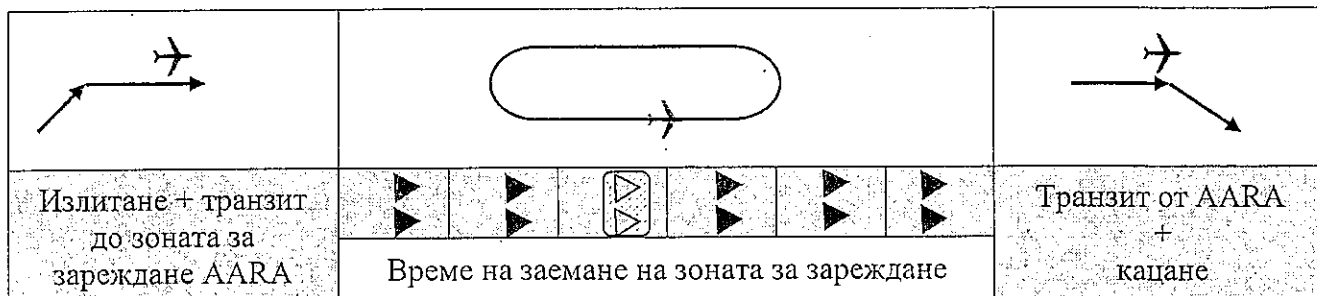
ii. Свободен капацитет в края на задачата по AAR.

- ✓ Продължителността на полета е удължена в полза на зарежданите самолети на **Държавата В**.
- ✓ **Държавата В** поема разходите по еквивалента на летателен час (EFH) на своя **ФИКСИРАН** слот за задачата по AAR.



iii. Свободен капацитет в средата на задача по AAR.

- ✓ Продължителността на полета **НЕ Е** удължена в полза на зарежданите самолети на **Държавата В**
- ✓ **Държавата В** поема разходите за еквивалентите на летателни часове на своя **ВЪЗМОЖЕН** за използване слот/**ВРЕМЕ** за зареждане по AAR.

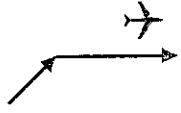
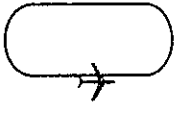
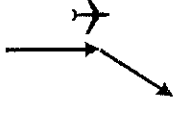



СПЕЦИАЛЕН ПОЛЕТ/САМОЛЕТ-ЦИСТЕРНА

б. Заявка

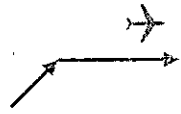
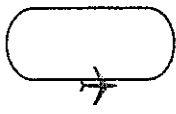


- ✓ **Държавата А** заявява за своите самолети за зареждане **СПЕЦИАЛНО ПРЕДНАЗНАЧЕН** за нея самолет-цистерна от **Държавата В**.

в. Задача на мисията

		
Излитане + транзит до зоната за зареждане AARA		Транзит от AARA + кацане
	Време на заемане на зоната за зареждане	

г. Фактуриране по ATARES

- ✓ **Държавата А** поема разходите по EFH за целия полет.

		
Излитане + транзит до зоната за зареждане AARA		Транзит от AARA + кацане
	Време на заемане на зоната за зареждане	

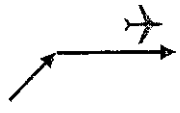
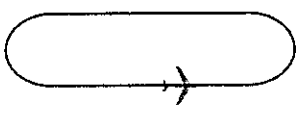
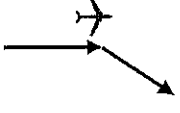
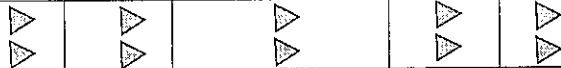
2. СПЕЦИАЛЕН ПОЛЕТ/ЦИСТЕРНА СЪС СВОБОДЕН КАПАЦИТЕТ

а. Заявка

- ✓ **Държавата А** заявява за своите зареждани самолети **СПЕЦИАЛНО ПРЕДНАЗНАЧЕН** за нея самолет-цистерна от **Държавата В**.
- ✓ **Държавата А** предлага наличния **СВОБОДЕН КАПАЦИТЕТ**.
- ✓ **Държавата С** приема този свободен капацитет.

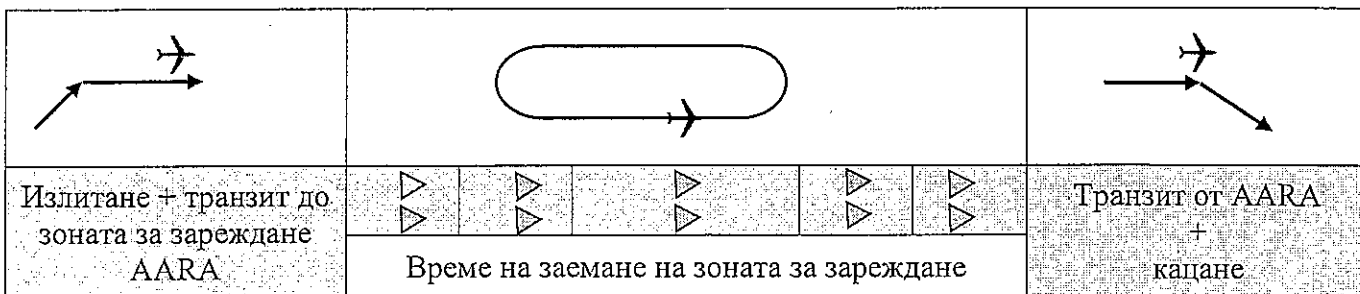
⇒ Този специален полет/специален самолет-цистерна става полет/самолет-цистерна за ползване от няколко потребители.

б. Задача на мисията

		
Излитане + транзит до зоната за зареждане AARA		Транзит от AARA + кацане
	Време на заемане на зоната за зареждане	

в. Фактуриране по ATARES

- ✓ Държавата А & Държавата С поделят разходите за EFH за целия полет ПРОПОРЦИОНАЛНО според съответния си слот-период за изпълнение на задачата по AAR.



3. ПОЛЕТ/САМОЛЕТ-ЦИСТЕРНА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ ОТ НЯКОЛКО ПОТРЕБИТЕЛИ, ПОДЕЛЕН МЕЖДУ ДЪРЖАВИТЕ, СОБСТВЕНИЦИ НА ЗАРЕЖДАНИТЕ САМОЛЕТИ

а. Заявка

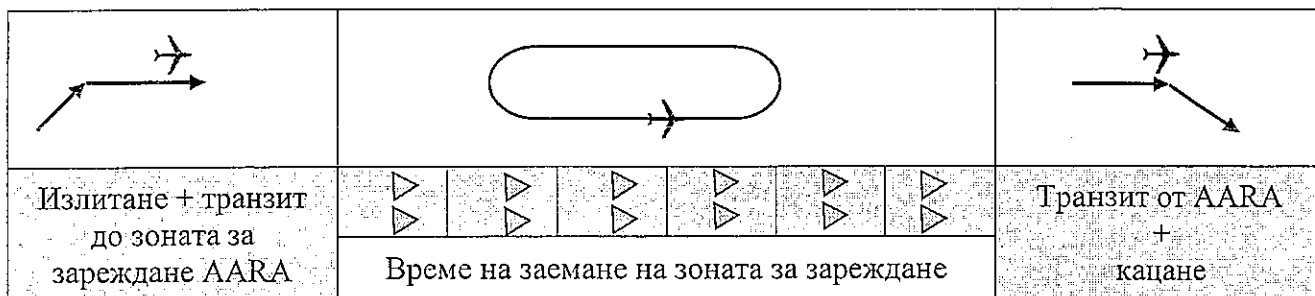
- ✓ Държавата А заявява за своите самолети за зареждане цистерна за ползване от няколко потребители от Държавата В.
- ✓ Държавата А заявява желанието си да подели полета/мисията по AAR със самолети за зареждане от други държави.
- ✓ Държавата С приема тази оферта за поделяне на цистерната, предоставена от Държавата В.
- ✓ Клетката за координация по AAR предлага задача по AAR, която да удовлетвори изискванията на Държавата А & Държавата С.

б. Задача на мисията



в. Фактуриране по ATARES

- ✓ Държавата А & Държавата С поделят разходите за EFH за целия полет ПРОПОРЦИОНАЛНО на своите съответни слот-периоди от задачата.

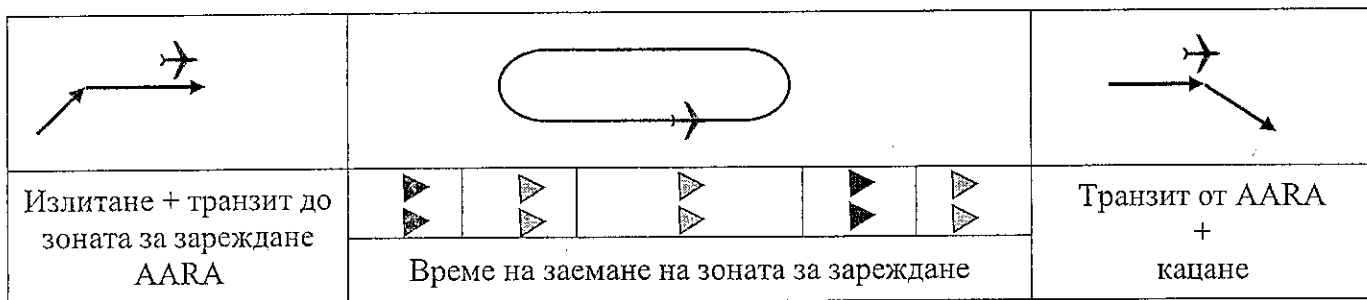


4. ПОЛЕТ/САМОЛЕТ-ЦИСТЕРНА ЗА ИЗПОЛЗВАНЕ ОТ НЯКОЛКО ПОТРЕБИТЕЛИ СЪС САМОЛЕТИ ЗА ЗАРЕЖДАНЕ НА ДЪРЖАВАТА, СОБСТВЕНИК НА САМОЛЕТА-ЦИСТЕРНА

а. Заявка

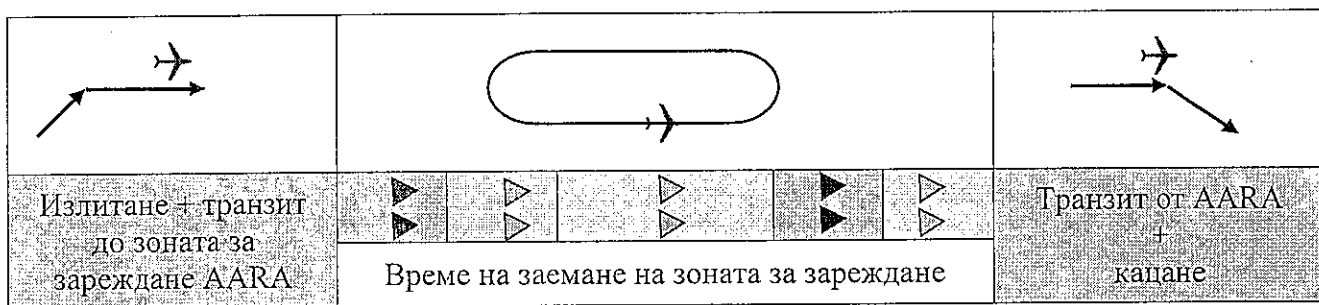
- ✓ **Държавата А** заявява за своите самолети за зареждане самолет-цистерна за ползване от **няколко потребители** от **Държавата В**.
- ✓ **Държавата А** предлага да сподели задачата по AAR със самолети за зареждане от други държави.
- ✓ **Държавата С** приема тази оферта да сподели самолета-цистерна, предоставен от **Държавата В**.
- ✓ **Държавата В** предоставя няколко самолета за зареждане за задачата по AAR.
- ✓ Клетката за координация по AAR предлага вариант на задача, който удовлетворява изискванията на **Държава А**, **Държава В** & **Държава С**.

б. Мисия „Изпълнение на единична задача в зоната за зареждане (AARA)“

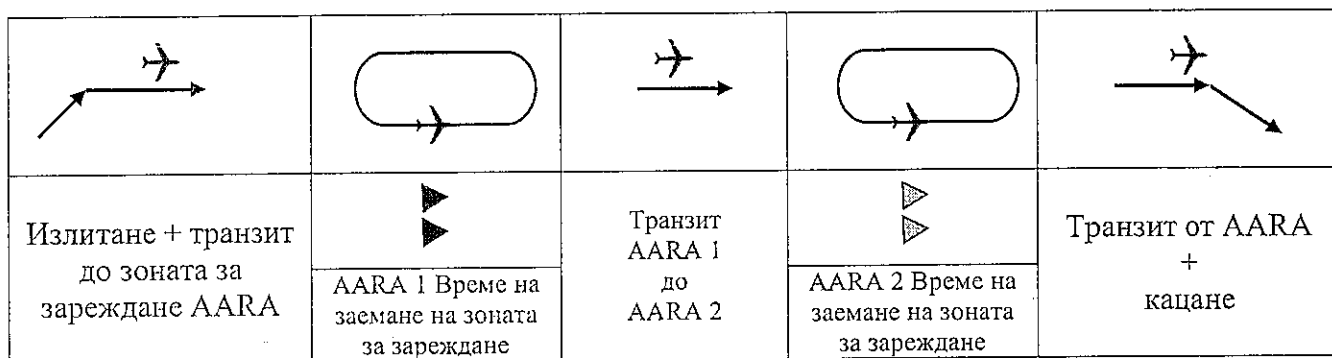


в. Фактуриране по ATARES за изпълнение на единична задача по AARA

- ✓ **Държава А** & **Държава С** поемат разходите за EFH в съответните си ФИКСИРАНИ слот-периоди за изпълнение на задачата по AAR.
- ✓ **Държавата В** начислява на **Държава А** & **Държава С** разходите по еквивалентите на летателните часове (EFH) в съответните техни ФИКСИРАНИ слот-периоди за изпълнение на задачата по AAR.



г. Мисия „Изпълнение на многократни задачи в AARA при един заявител“



д. Фактуриране по ATARES за Мисия „Изпълнение на многократни задачи в AARA при един заявител“

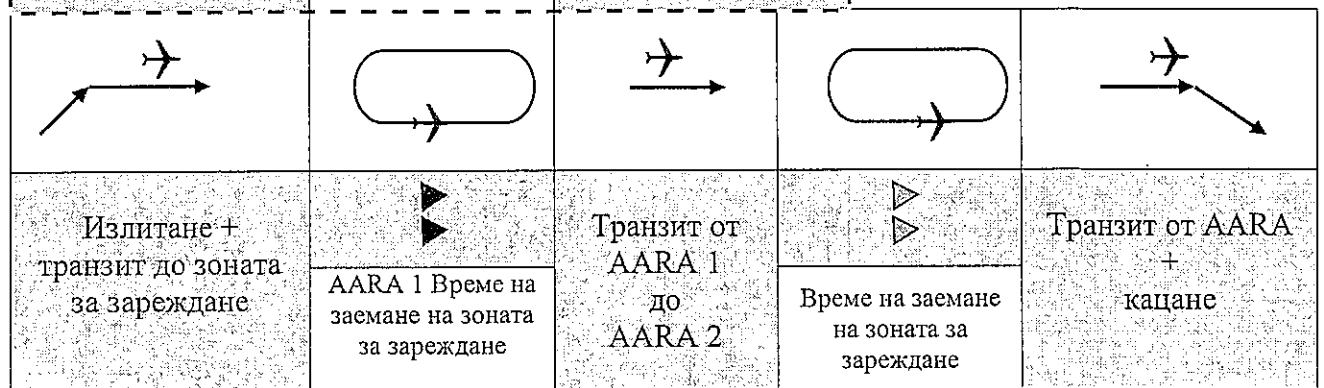
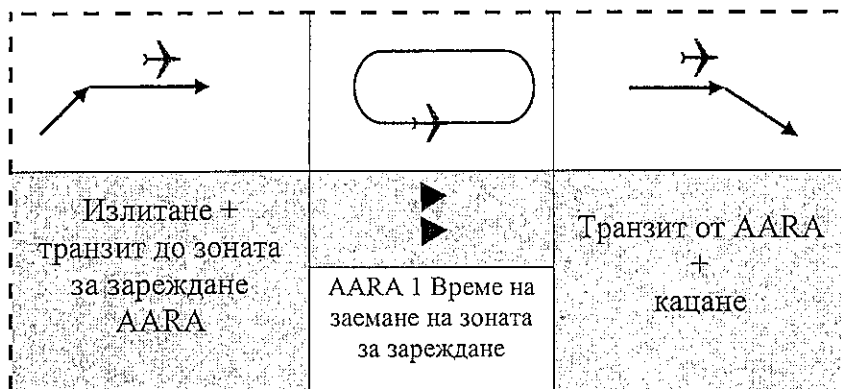
i. Профил на националната мисия

✓ **Държава В** изчислява първоначалната продължителност на полета за изпълнение на националната си мисия, без да включва сътрудничеството с **Държава А**.

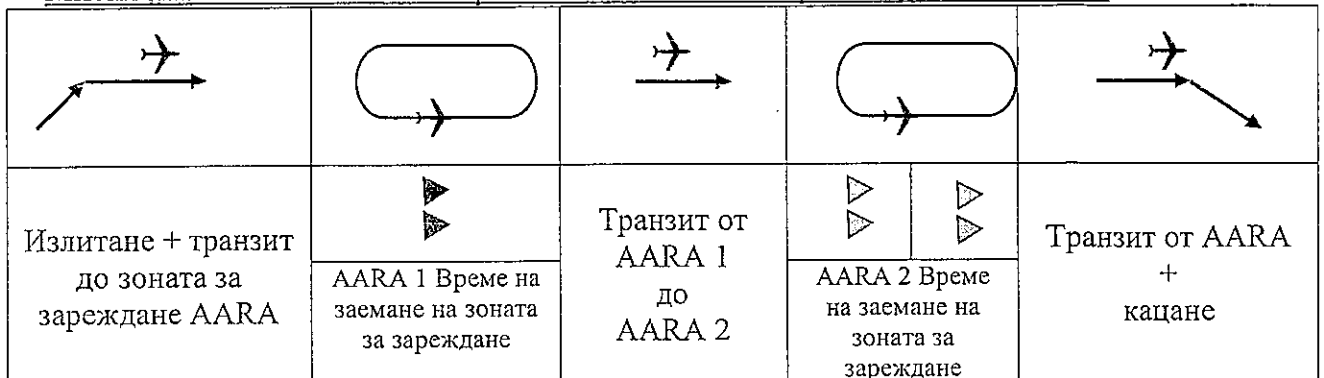


ii. Продължителност на полета с отклонение

✓ **Държавата А** поема разходите за EFH за времето на отклонение в продължителността на полета, изчислени, както следва:



Мисия „Изпълнение на многократни задачи в AARA при няколко заявителя“



е. Фактуриране по ATARES за Мисия „Изпълнение на многократни задачи в ААРА при няколко заявителя“

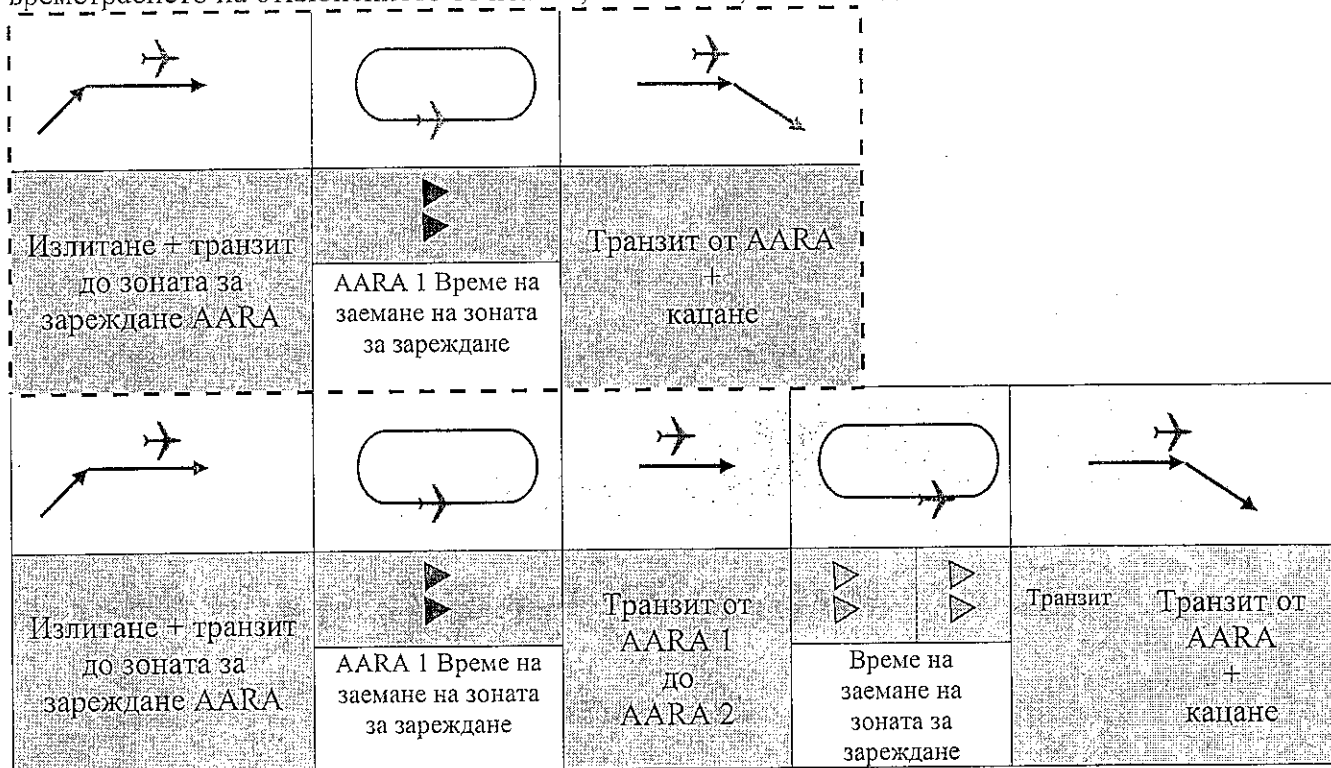
i. Профил на националната мисия

- ✓ **Държавата В** изчислява първоначалната продължителност на полета за своята национална мисия, без да включва сътрудничеството с **Държавата А**.



ii. Продължителност на полета с отклонение

- ✓ **Държава А** & **Държава С** поделят ПРОПОРЦИОНАЛНО на съответния си слот-период за изпълнение на задачата в ААРА 2 разходите за еквивалентите на летателните часове за времетраенето на отклонението от полета, изчислени, както следва:



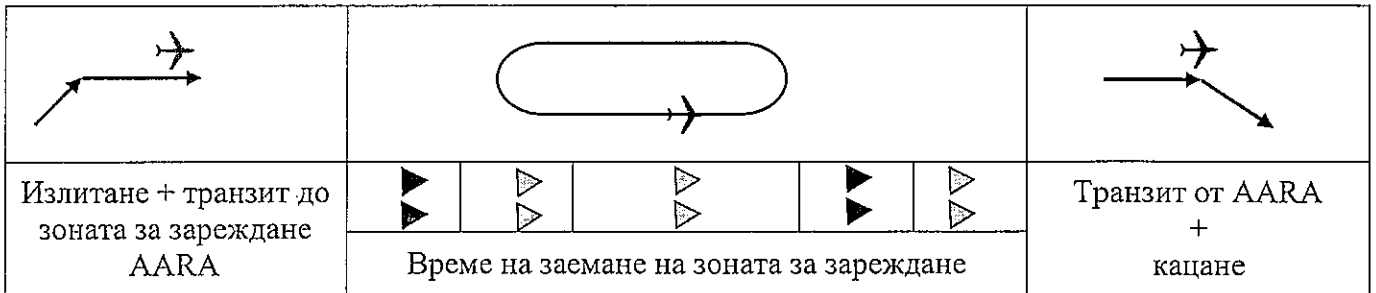
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ИЗПОЗВАНЕ НА СЛОТ/ВРЕМЕ ЗА ЗАРЕЖДАНЕ ОТ ДЪРЖАВАТА – СОБСТВЕНИК НА САМОЛЕТА-ЦИСТЕРНА

а. Заявка

- ✓ **Държавата А** заявява за своите самолети за зареждане самолет-цистерна за ползване от НЯКОЛКО потребители от **Държавата В**.
- ✓ **Държавата А** предлага да сподели задачата по ААР със самолети за зареждане от други държави.
- ✓ **Държавата С** приема офертата за споделяне на самолета-цистерна, предоставен от **Държавата В**.

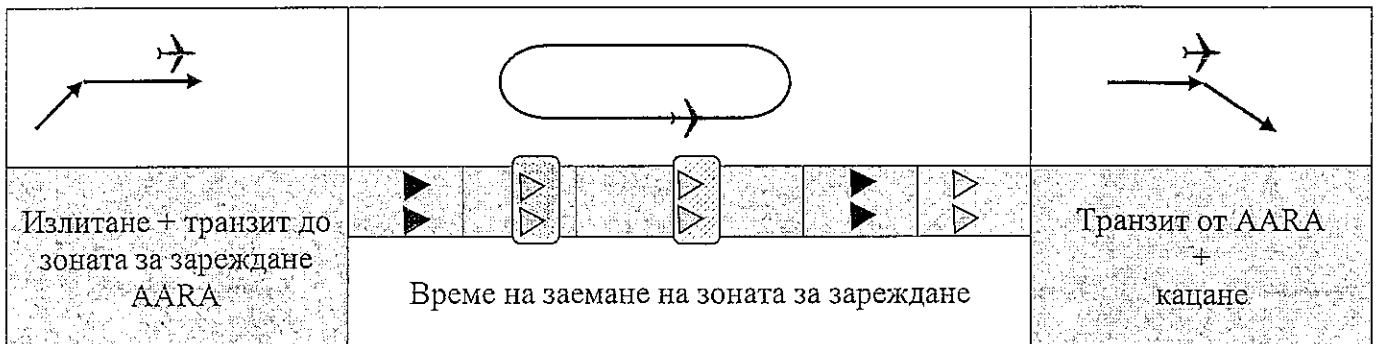
- ✓ **Държавата В** предоставя няколко самолета за зареждане за изпълнение на задачата по AAR.
- ✓ **Държавата В** заявява необходимост от специфична поддръжка за самолетите за зареждане (например, определен вид телескопична шанга).
- ✓ Клетката за координация на AAR предлага вариант на задача, която удовлетворява изискванията на **Държава А**, **Държава В** & **Държава С**.

б. Задача на мисията



в. Фактуриране по ATARES

- ✓ **Държава А** поема разходите за еквивалентите на летателните часове (EFH) в своя ФИКСИРАН слот-период за изпълнение на задачата по AAR.
- ✓ **Държава А** & **Държава С** поемат разходите за EFH в своя съответен слот период за AAR като ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПОЛЗВАНЕ НА СЛОТ с начислено ВРЕМЕ ЗА ЗАРЕЖДАНЕ, когато това удовлетворява изискванията на **Държава В**
- ✓ **Държава В** начислява на **Държава А** & **Държава С** разходите за EFH за:
 - ФИКСИРАН слот за задачата за зареждане с гориво във въздуха за **Държава А**
 - ВЪЗМОЖНОСТ за ползване на слот за задачата за зареждане във въздуха за **Държава А** & **Държава С**



- Приложение 4 –

КОМПЕНСАЦИИ И ИЗЧИСЛЯВАНЕ ПРИ ПРЕДОСТАВЯНЕ НА УСЛУГИ ПО ИЗПОЛЗВАНЕ НА МОРСКА ПАТРУЛНА АВИАЦИЯ И ДЕЙНОСТИ ПО ШИРООБХВАТНО ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ

1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ:

В контекста на настоящото Техническо споразумение се прилагат следните определения:

а. Специален полет:

Специален полет се определя като продължителността на един цялостен полет на летателно средство за морско патрулиране, специално резервирано от участника-заявител. Това включва общата продължителност на полета на средството за морско патрулиране, включително полета от и обратно до базовото летище, както и времето, прекарано в определения за предоставяне на услугата по морско патрулиране район.

б. Наземно дежурство:

Наземното дежурство се определя като продължителността на престоя в готовност на земята на едно летателно средство за морско патрулиране, специално резервирано от участника-заявител.

в. Слот:

Слотът се определя като времето, за което за дадено летателно средство за морско патрулиране се планира да бъде в полет или да бъде в готовност на земята в определената авиобаза.

г. Фиксиран слот:

Фиксираният слот се определя като продължителността на слот-периода (време за излитане), специално резервиран от участника-заявител, по време на вече планиран (по заявка на трети страни) полет за морско патрулиране или наземно дежурство.

д. Полет за целите на няколко потребители:

Полет за целите на няколко потребители се определя като продължителността на един цялостен полет за морско патрулиране или наземно дежурство, специално резервирани от двама или повече участници-заявители, съгласни да поделят разходите пропорционално на резервираните слот-периоди за всеки един участник.

е. Боеприпаси:

Боеприпаси означава специфично оборудване в мисия по морско патрулиране, което да бъде стоварено с различна цел (маркери, шамандури, SUS, ESUS). Всички видове кинетични боеприпаси са извън обхвата на настоящото Техническо споразумение.

2 КОМПЕНСАЦИИ

За всяко летателно средство за извършване на морско патрулиране следва да се определят два различни еквивалент-фактори, за да позволят съответно изчисляването на компенсациите за полет или наземно дежурство при използване на услуга с участие на морска патрулна авиация.

2.1 Специален полет

Компенсациите за извършване на специален полет се определя на базата на времето за излитане (включително времето за рулиране) и включва полета от и обратно до базовото летище. Удължаването на заявената продължителност на полета, което не е причинено от който и да било участник-заявител, не се включва в начисляваните такси.

$$\text{(Обща продължителност на полета)} \times \text{еквивалент фактор} = \text{EFH}$$

2.2 Наземно дежурство

Компенсациите за поемане на наземно дежурство се определя на базата на продължителността на времената за излитане при дежурство и може да включва полети от и обратно до базовото летище. Удължаването на заявеното време на дежурство или продължителността на полета, които не са причинени от който и да било участник-заявител, не се включват в начисляваните такси.

$$\text{(Обща продължителност на дежурството)} \times \text{еквивалент фактор} = \text{EFH}$$

или

$$\text{(Обща продължителност на дежурството)} \times \text{еквивалент фактор} + \text{(обща продължителност на полета)} \times \text{еквивалент фактор} = \text{общо EFH}$$

2.3 Фиксиран слот

Компенсацията за използване на фиксиран слот се определя на базата на продължителността на слота (при полет или наземно дежурство на морската патрулна авиация), както е резервиран от участниците-заявители и потвърден от предоставящия участник. Когато някой участник-заявител не използва целия или част от фиксирания слот, на участника-заявител се начислява стойността на целия фиксиран слот, включително неизползваната част.

$$\text{Резервирано слот време} \times \text{еквивалент фактор} = \text{EFH}$$

2.4 Полет или наземно дежурство, ползвани от няколко потребители

Компенсацията за полет или наземно дежурство за ползване от няколко потребители се определя пропорционално на резервираните и потвърдени слот-периоди за всеки един участник. Като цяло се прилага стойността за специален полет или наземно дежурство, но общата стойност за специален полет или наземно дежурство се поделва между участниците-заявители.

$$\frac{\text{Общо EFH за (специален полет или наземно дежурство)} \times \text{слот-периоди, резервирани за отделна държава}}{\text{Общо резервирани слот-периоди за всички}}$$

3 ИЗПОЛЗВАНЕ НА БОЕПРИПАСИ

Превозването и стоварването на боеприпаси се извършва съгласно правилата и разпоредбите на държавата на предоставящия участник. Използването на боеприпаси винаги подлежи на парични компенсации между предоставящите участници и заявителите на основата на двустранни споразумения, сключени извън рамките на Техническото споразумение по ATARES.

- Приложение 5 -

НАЦИОНАЛНИ ПРОЦЕДУРИ ЗА ОТЧИТАНЕ И ЛИЦА ЗА КОНТАКТ

АНЕКС Б

КООРДИНАЦИЯ И АДМИНИСТРАЦИЯ

1. ОТГОВОРНОСТИ НА КООРДИНАЦИОННИЯ СЪВЕТ (КС)

1.1 Цялостният надзор върху обмена на услуги ще бъде извършван от КС. КС осъществява една среща годишно не по-късно от един месец след края на предходния отчетен период. КС също така осъществява среща в рамките на три месеца след постъпване на заявка за такава, подадена от който и да било Участник.

На годишната си среща КС следва да извърши следното:

- а. Потвърждава балансите на националните специални отчетности (сметки).
- б. Оценява резултатите от сътрудничеството по време на предходната година и обсъжда всички уместни въпроси, произтичащи от Техническото споразумение (ТС), или от предложените изменения към ТС и свързаните с него анекси.
- в. Решава и публикува в Приложение 2 всички промени, свързани с бъдещия отчетен период.
- г. Решава и публикува в Приложение 2 оперативните параметри за следващия отчетен период.
- д. Решава и публикува в Приложение 3 обновените еквивалент фактори за следващия отчетен период.
- е. Избира Председател и назначава Секретариат за бъдещите отчетни периоди.
- ж. В случай, че Участник се оттегля от ТС, КС взема решение относно средствата за осъществяване на ликвидация на всички окончателни баланси след периода за уведомление, продължаващ 12 месеца, в съответствие със стойностите за компенсация, изброени в Приложение 4 към Анекс Б.

2. ОТГОВОРНОСТИ НА СЕКРЕТАРИАТА

2.1 От името на Координационния Съвет (КС) Секретариатът ще приема Формуляр 1 на ATARES от всички участници посредством онлайн система за отчет ANAIS. Секретариатът ще използва системата ANAIS като инструмент, чрез който съгласува и регистрира в национални специални отчетности (под-сметки) подробности по обмена и стойностите EFH на всички обменни трансакции, като ще извършва мониторинг на цялостните баланси на Специалните отчетности (сметки). От името на КС Секретариатът ще издава уведомления за прекратяване и възобновяване до всички Участници, ако са надвишени оперативните параметри. Секретариатът ще извършва мониторинг по напредъка на трансферите за възстановяване на финансови средства, като незабавно обновява националните специални отчетности (подсметки) при получаване на уведомление за потвърдени трансакции.

2.2 Чрез системата ANAIS Секретариатът ще извършва мониторинг на предоставените и получените услуги от държавите. Всички Оторизиращи звена по ATARES могат да извършват наблюдение на техните национални баланси по всяко време посредством системата ANAIS. В случай, че е необходимо да се вземе двустранно решение относно отчетени несъответствия, Секретариатът ще служи като посредник между съответните държави и ще обновява техните Национални баланси чрез системата ANAIS. Онлайн уебсайтът на ANAIS ще функционира като основен инструмент за онези национални служби, отговорни за планиране на дейностите, като целта е те да регулират собствените си дейности така, че да поддържат специалните си отчетности (сметки) в рамките на оперативните параметри.

2.3 Секретариатът ще действа като начална точка за контакт (POC) по всички рутинни административни въпроси, свързани с настоящото ТС. Секретариатът ще държи в течение всички членове на КС по отношение на всички въпроси, свързани с ТС, и ще свиква срещи на КС, когато такива са искани, спазвайки условията на настоящото ТС.

3. ЕЖЕГОДЕН ФОРМАТ ЗА ОБНОВЯВАНЕ

3.1 Форматът в параграф 3.2 следва да бъде използван от държавите, за да представят своето изискуемо ежегоден обновяване пред Секретариата на ATARES най-малко 10 дни преди датата, планирана за среща на КС на ATARES по тези въпроси.

3.2 Формат:

- Приложение 1 -

СЪСТАВ НА КООРДИНАЦИОННИЯ СЪВЕТ

- Приложение 2 -

РЕШЕНИЯ НА КООРДИНАЦИОННИЯ СЪВЕТ ЗА 2016 ГОДИНА

1. Координационният Съвет взема решение по следните въпроси, като решенията следва да бъдат изпълнявани до издаване на допълнително разпореждане:

- Приложение 3 -

ЕКВИВАЛЕНТ ФАКТОРИ ЗА 2016 г.

1. ИЗЧИСЛЕНИЯ ПО ЕFN ПРИ ПЪЛНО НАТОВАРВАНЕ НА САМОЛЕТА

1.1 Еквивалент фактори на участниците следва да бъдат определени, като се сравнят разходите за съответните самолети, изчислени със същите компоненти на разходите както при самолет C130 с разходите на всеки Участник за самолет C130. Всички самолети C130 и C160 имат еквивалент фактор, равен на 1.

1.2 ТАБЛИЦА НА ЕКВИВАЛЕНТ ФАКТОРИ

2. ЕFN ИЗЧИСЛЕНИЯ ЗА ЧАСТИЧНО НАТОВАРВАНЕ.

Всеки път, когато транспортиране с частично натоварване се отчита като ЕFN, следва да бъдат използвани следните стойности за еквивалент фактори:
(Вж. Приложение 2 към Анекс А за подробен анализ.)

- Приложение 4 -

СТОЙНОСТИ ЗА КОМПЕНСАЦИЯ, КОИТО СЛЕДВА ДА БЪДАТ ИЗПОЛЗВАНИ, КОГАТО СА НАДВИЩЕНИ ОПЕРАТИВНИТЕ ПАРАМЕТРИ ИЛИ 60-МЕСЕЧНИЯ ЛИМИТ НА ДЕБИТ

1. Във всички случаи, когато се изисква финансова компенсация поради превишаване на одобрените параметри за обмен, трябва да се направят изчисления в съответствие с инструкциите в Анекс А на настоящия документ.

2. РАЗХОДИ ПО ATARES в EFH, КОИТО СЛЕДВА ДА БЪДАТ ПРИЛАГАНИ В СЛУЧАИ НА ДВУСТРАННИ ПАРИЧНИ ФАКТУРИ.

Относно разходите на Участниците за самолет C130 следва да бъдат постигнати двустранни споразумения между съответните Участници, като целта е да се одобри стойност като техен взаимен разход по ATARES за 1 EFH (разход ATARES EFH).

АНЕКС В

ПОДДРЪЖКА НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ

1. ТРАНСПОРТИРАН ПОЛЕЗЕН ТОВАР

1.1 Полезният товар може да съдържа военно оборудване или пътници, евакуирани лица и други категории пътници (цивилен сервизен личен състав, членове на други правителствени организации, членове на семействата на цивилния сервизен личен състав и др.), за които се приема, че са упълномощени от компетентните национални власти на подалите заявки Участници. Терминът „евакуирани лица“ включва лица от личния състав, които са болни, ранени или бременни, като това се определя по видими налични признаци или посредством диагноза, като въпросните евакуирани лица се транспортират по въздух в съответствие с инструкциите на медицинските власти или, при спешни медицински случаи, под медицинско или пара-медицинско наблюдение, след като бъдат подготвени по съответния начин. Този вид транспорт се предвижда с цел предоставяне на максимална възможност за оцеляване и възстановяване на лицата, евакуирани по този начин, и следва да бъде извършван в съответствие с постановките, залегнали в STANAG 3204 и STANAG 2040, когато това е приложимо.

1.2 В случай на необходимост транспортирането на класифициран товар, принадлежащ на един от Участниците може да се извърши със самолет на друг Участник, като се изисква подалият заявка Участник да предостави въздушен куриер, създаващ условия за адекватен надзор на въпросния товар.

1.3 Товарът, подлежащ на обмен в съответствие с постановките на настоящото ТС, може да бъде транспортиран с транспортен самолет на ВВС, принадлежащ на когото и да било от Участниците или със самолет на трета страна, сключила договор с някой от Участниците, в зависимост от това дали дадена държава е декларирала еквивалентен фактор за този тип самолети. За самолети на трета страна с договор тип „чартърен полет“ се възприема модалността „решение за всеки отделен случай“, ако доставчикът и държавите, подали заявка, постигнат споразумение относно ЕФН разходите по транспортирането преди изпълнението на заявката.

2. ОФЕРТИ ЗА ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ.

2 Всеки Участник, предоставящ въздушен транспорт, запазва приоритет за неговите собствени самолети и товари пред каквито и да било заявки за подпомагане от Участник, подаващ съответната заявка. Предоставящият въздушен транспорт Участник има правото да предложи поддръжка с въздушен транспорт (ВТ), която може да бъде използвана както следва:

а. Пълно натоварване на самолета. Въздушен транспорт, изискващ фиксирана мисия. Като правило такива мисии използват изцяло товарния капацитет на самолета. В настоящето ТС те са описвани с термина „Пълно натоварване на самолета“.

б. Частично натоварване на самолета. Транспортиране на товар или пътници, като се използва резервния капацитет на съществуващ, вече планиран полет. В настоящето ТС този вид транспортиране се описва с термина „Частично натоварване на самолета“.

2.1 В допълнение на своите оторизиращи органи по ATARES, всички релевантни власти, осъществяващи въздушен транспорт, следва да бъдат посочени в националните приложения на всеки един от Участниците.

2.2 Оферти за чартърни полети

Когато даден Участник предлага цивилен чартърен полет да бъде заплатен чрез ЕФН, офертата трябва да включва както цената в ЕФН, така и СПРАВНИТЕЛНИ РАЗХОДИ В БРОЙ*. Тези „СПРАВНИТЕЛНИ РАЗХОДИ В БРОЙ“ са необходими за създаване на прозрачност на офертата и за предоставяне на подалата заявка държава основа за сравнение за техния рамков договор (ако има такъв).

Ако чартърната услуга трябва да бъде заплатена с пари в БРОЙ, само ЦЕНАТА В БРОЙ** следва да бъде включена в офертата.

И накрая, в случай, че предоставящата държава проявява гъвкавост по отношение на плащането, офертата включва и ЕФН цената, и ЦЕНАТА В БРОЙ**.

* **СРАВНИТЕЛНИ РАЗХОДИ В БРОЙ** с цел сравняване на различните цени:

Паричната стойност за сравнение на цената, извършвано от държавата, подала заявка

** **ЦЕНА В БРОЙ:**

Парична цена, която се заплаща от подалата заявка държава на предлагащата услугата държава

Всяка направена оферта/разход в брой (за сравнение на цената) ще бъде базирана на приемливи коефициенти за преобразуване, за които държавата, направила офертата следва да вземе решение.

• **ЗАЯВКА:**

<u>Държава А:</u>	
-------------------	--

• **ОФЕРТИ:**

<u>Държава В:</u>	плащане единствено посредством ЕФН:
	<u>Сравнителни разходи в брой:</u>
<u>Държава С:</u>	плащане единствено посредством ЕФН:
<u>Държава Д:</u>	плащане единствено посредством ЕФН или плащане в брой: <u>Цена в брой:</u>
<u>Държава Е:</u>	плащане единствено в брой: <u>Цена в брой:</u>

3. НОРМАТИВНА УРЕДБА И ПРАВИЛНИЦИ ЗА ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

3.1 Приложимите правилници за Въздушен Транспорт (ВТ) следва да бъдат тези на предоставящия услугата Участник. Капитанът на самолета след окончателен анализ ще бъде единственото лице, преценяващо оперативната и техническата изпълнимост на мисията, неговите решения също така са единствените и по отношение на безопасността и сигурността. Нито една постановка, залегнала в настоящия Анекс, не засяга дълга на капитана на самолета да следва националните правилници.

3.2 По отношение транспорта на пътници или в случай на медицинска евакуация, подалият заявка Участник носи отговорността да гарантира, че цялата необходима документация – в частност паспорти, визи и сертификати за извършени ваксинации – са налични и валидни. Предоставящият услугата Участник не поема отговорност за уреждането на тези формалности. Правилата и ограниченията по отношение на предоставящия услугата Участник са приложими и за багажа. Освен ако не са постигнати други договорености между Участниците, подалият заявка Участник е отговорен за настаняването, прехраната и придвижването на своя личен състав. Участниците ще представят подробно всички релевантни правилници, отнасящи се до транспортирането на чуждестранен личен състав, в националните си приложения към настоящия анекс.

3.3 По отношение на медицинските услуги за двата Участника следва да бъдат определени процедури преди началото на всяка медицинска евакуация. Подалият заявка участник е отговорен за подготовката на медицинската евакуация на пациентите. Преди извършване на полета подалият заявка участник следва да предостави пълна медицинска информация, свързана с евакуацията.

3.4 По отношение транспортирането на товари подалият заявка Участник е изцяло отговорен за изпълнението на всичките митнически изисквания, свързани с доставки в съответствие с международното право. Митническото освобождаване на летищата с обозначената дестинация е отговорност на подалия заявката Участник; на транзитните летища митническото освобождаване е отговорност на предоставящия услугата Участник. В случай, че не са достигнати други предварителни договорки между Участниците, подалият заявка Участник носи отговорност за съхранението на товара, доставката на товара до летището на отпътуване, както и за транспорта от летището с обозначената дестинация до крайното място за доставка. Подалите заявки Участници са отговорни и за натоварването и разтоварването на товара, които винаги следва да се изпълняват под надзор от личния състав по транспорта на Предоставящия услугата Участник.

3.5 Предоставящият участник носи отговорност за транспортиране по въздуха на оторизирания полезен товар от летището на отпътуването (натоварването) до летището с обозначената дестинация (разтоварването). Това включва всички мерки, необходими за успешното приключване на мисията (PPR, дипломатически оторизации за освобождаване, слотове за отпътуване...).

3.6 С изключение на случаите, когато националните правилници на всеки от Участниците са по-рестриктивни, транспортирането на опасни стоки по въздуха следва да се извършва в съответствие с Техническите Инструкции за Безопасен Транспорт на опасни стоки (Технически инструкции на ICAO), с правилниците на Международната Асоциация за Въздушен Транспорт (IATA) за транспортиране на опасни стоки, както и с документа на НАТО STANAG 3854 TN (Директиви и процедури за транспортиране на опасни стоки). Ако е необходимо осигуряване на ескорт по сигурността на товара, ескортът следва да бъде предоставен от подалия заявката Участник. Ескортът по сигурността по всяко време следва указанията на капитана на самолета.

3.7 Съществуващи договорки с други Нации или политически съображения могат да бъдат насочени срещу транспортирането на полезни товари към или през определени страни. Съгласието на други Нации за транспортирането на определен полезен товар следва да бъде получено от предоставящия услугата Участник посредством неговите собствени системи. В случай, че постигането на нужното съгласие се забави поради политически съображения на въпросната държава, всеки Участник следва да уведоми останалите Участници относно състоянието на заявките, изпратени до нации от трети страни, за които е необходимо получаването на съгласие.

4. ПРОЦЕДУРИ ЗА ПОДАВАНЕ НА ЗАЯВКА – ОБЩИ ПРАВИЛА.

Участниците във въздушния транспорт следва да предоставят поддръжка на базата „отговор на подадената заявка“.

„Начална заявка“, направена до другите Участници, следва да съдържа следната информация:

НАЧАЛНА ЗАЯВКА ПО ATARES

- (а). Направилата заявката Нация.
- (б). Предпочитани и възможни дати на полетите.
- (в). Брой пътници(Рах)/ количество и най-общ тип на товарите.
- (г). Възможни точки на отлитане.
- (д). Възможни точки и дати на пристигане.
- (е). Лица за контакт (POC).

4.2 Участници, които могат да поемат дадена „Начална заявка“, следва да уведомят подалия заявката Участник и да започнат преки преговори или преговори посредством МССЕ с подалия съответната заявката Участник.

4.3 Начална Заявка за подкрепа при осъществяване на въздушен транспорт трябва да бъде последвана от „Цялостна Заявка“ до предоставящите съответната услуга. Тази цялостна заявка трябва да бъде подадена в писмен вид с достатъчна дълъг срок на уведомление, който ще позволи получаване на всякакъв тип дипломатически оторизации и други разрешителни за освобождаване на товарите. Сигнали, послания, факсове и имейли са приемливи средства за подаване на писмени заявки. Формат NARAT (Заявка на НАТО за предоставяне на въздушен транспорт) или документ, служещ като заместител на NARAT, както е изложено в Глава 6, Серия 617 на Приложение 8, трябва да бъде използван, в частност Параграф а – „Относно: ЗАЯВКА ПО ATARES“

- 4.4 Съобщения в отговор на NARAT следва да използват формата за съобщения на НАТО, както е обозначено в Приложение 8 или в АТР 53 (или съответните документи, служещи като заместители на гореизброените).
- 4.5 По отношение на краткосрочните задачи спешните заявки могат да бъдат направени по телефона, но трябва да бъдат последвани от заявка в писмен вид колкото е възможно по-бързо.
- 4.6 Транспортирането на товари със спорен характер (като експлозиви, муниции) подлежат на подаване на специални и подробни заявки с известие за период в идеалния случай от 21 работни дни.
- 4.7 Най-малко три работни дни преди изпълнението на мисията подалят заявката Участник следва да предостави списък на пътниците, товарен манифест и документи за опасни товари на съответната агенция, упомената в Приложенията към настоящия Анекс.
- 4.8 Преди мисията подалят заявка Участник следва да потвърди, че:
- Товарът / пътника(пътниците)/ лицето(лицата), подлежащи на медицинска евакуация, които трябва да бъдат транспортирани, са готови за заемане на местата / натоварване на летището за отпътуване в съответствие с инструкциите и правилниците, издадени от предоставящия услугата Участник.
 - Товарите са ясно маркирани с верния адрес на дестинацията и върху всеки контейнер е поставен етикет, посочващ неговите точни размери, обем, тегло и съдържание.
 - Всичките документи са съставени в съответствие с правилниците на предоставящия услугата Участник.
 - На получателя на товара са предоставени в писмен вид подробности относно товара, средствата за неговото транспортиране. Получателят на товара следва да отговори на изискването да поеме отговорността за товара и за неговата обработка при преминаване през митницата на летището с указаната дестинация.
 - Необходимите митнически, имиграционни и здравни формалности са изцяло изпълнени преди предоставящият услугата Участник да поеме отговорността за товара. На този етап вече са подадени заявки за необходимите оторизации, за транзитните летища и окончателната дестинация.
 - Организирано е транспортирането на пътници и товари от летището на дестинацията до крайната дестинация.

5. АНУЛИРАНЕ НА ЗАЯВКИ, ЗА КОИТО ВЕЧЕ Е ПОСТИГНАТО СПОРАЗУМЕНИЕ, ОТ ПОДАЛИТЕ ЗАЯВКА УЧАСТНИЦИ

- 5.1 В случай на анулиране на „натоварване на целия самолет“, съобщение за анулиране от изпратилия заявка Участник следва да бъде получено от предоставящите услугата Участници не по-късно от 96 часа преди планираното по разписание време за полета със следните изключения:
- Словенските А-320, А-319, CRJ-900 и CRJ-200 изискват уведомление за анулиране на заявката с период от 5 дни.
- 5.2 В случай на анулиране при „частично натоварване на самолета“, за което е необходимо отклонение от полетния план, съобщението за анулиране трябва да бъде получено от предоставящия услугата Участник не по-късно от 24 часа преди планираното по разписание време за полета.
- 5.3 За „частично натоварване“, което не изисква отклонения, анулирането на заявката може да бъде извършено по всяко време.
- 5.4 Неизпълнението на анулиране на товари в необходимите срокове означава, че от подалия заявката Участник ще бъде удържан разходът по ЕФН за резервираната услуга. Заплащането на таксите може да бъде отменено единствено по усмотрение на предоставящия услугата Участник.

АНЕКС Г

ОСИГУРЯВАНЕ НА УСЛУГАТА ПРЕЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО ВЪВ ВЪЗДУХА

ПРЕЗАРЕЖДАНЕ С ГОРИВО ВЪВ ВЪЗДУХА (AIR TO AIR REFUELLING – AAR)

РЕФЕРЕНТЕН ДОКУМЕНТ: А. Съюзна тактическа публикация относно презареждането с гориво във въздуха ATP 56(B), изм. 1 декември 2008 г. (<http://www.raf.mod.uk/downloads/airtoair56b.cfm>)

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ:

Използваните в настоящото ТС изрази са дефинирани в Анекс А, Приложение 3, & 1, както и в Референтен документ А.

2. ПОДДРЪЖКА ЧРЕЗ ОСИГУРЯВАНЕ НА УСЛУГАТА ПРЕЗАРЕЖДАНЕ НА ГОРИВО ВЪВ ВЪЗДУХА (AAR SUPPORT)

2.1 Поддръжката чрез предоставяне на услугата презареждане на гориво във въздуха (AAR support) може да бъде свързано с:

а. Извършване на презареждане на гориво във въздуха (AAR) чрез специално предназначени за Участника-заявител полети на самолети-цистерни.

б. Извършване на AAR в рамките на определени за целта фиксирани времеви слотове, предварително резервирани от Участниците-заявители.

в. Извършване на AAR в рамките на възможни/нефиксирани слотове по време на съществуващите планирани мисии.

2.2 Предоставящият участник обслужва собствените си сили и средства с приоритет пред тези на Участниците-заявители.

2.3 Подробеностите по отношение на мисиите се определят от Участниците-заявители и изпълнителния орган на Предоставящия участник.

2.4 Мисиите, подлежащи на обмен по силата на настоящото ТС, могат да бъдат осъществявани с въздухоплатателни средства на ВВС на който и да е от Участниците, или на въздухоплатателни средства на трети страни, отдадени за ползване по силата на договор с Участник, съгласно това дали дадена държава е декларирала еквивалент фактор за този самолет.

3. АНУЛИРАНЕ ОТ СТРАНА НА УЧАСТНИЦИТЕ-ЗАЯВИТЕЛИ НА ЗАЯВКИ, ЗА КОИТО Е БИЛО ПОСТИГНАТО СЪГЛАСИЕ ДА БЪДАТ ИЗПЪЛНЕНИ

3.1 По отношение на специално предназначените за целта „фиксиран полет“ е необходимо Предоставящите участници да получат уведомление за анулирането от Участниците-заявители в срок от два работни дни преди полета, до 0900Z (координирано универсално време).

3.2 По отношение на специално определените за целта „фиксиран времеви слотове“ е необходимо Предоставящите участници да получат уведомление за анулирането в срок от един работен ден преди полета, до 0900Z (координирано универсално време).

3.3 В случай че Участниците-заявители не успеят да анулират дадена заявка в определените срокове, ще им бъде удържана пълната сума, изчислена на базата на EFH, за резервираната услуга.

4. ПРОЦЕДУРИ, КОИТО УЧАСТНИЦИТЕ-ЗАЯВИТЕЛИ СЛЕДВА ДА СПАЗВАТ

4.1 Сертифициране на въздухоплатателното средство.

Самолетите на Участника-заявител трябва да бъдат сертифицирани за оперативно взаимодействие със самолетите на Предоставящия участник. Меродавният, окончателен орган за сертифициране е Националният орган за удостоверяване на годност и пускане в експлоатация (или съответният еквивалент на този орган) за съответния тип самолет.

4.2 Квалификации и правоспособност на екипажа на зареждания самолет.

Първоначалните квалификации на екипажите се получават в съответствие с националната нормативна уредба на Предоставящия участник или тази на Участника-заявител, в зависимост от това коя от двете уредби е по-строга. Следните квалификации се признават взаимно като сравними:

а. Квалификациите на екипажите за работа със системата за презареждане чрез телескопична щанга, използваща фюзелажния резервоар на самолети-цистерни C135FR (модификацията на C135 за ВВС на Френската република), KC 135R (третата модификация на C135) или KDC 10 са валидни за трите типа самолети-цистерни.

б. Квалификациите за презареждане с гориво във въздуха (AAR) на екипажите на модификация E3F, са сравними с и могат да се приравнят към квалификациите на екипажите на самолетите-цистерни Tristar или VC10, а квалификациите за AAR на екипажите на модификация E3D, са сравними с и могат да се приравнят към всеки самолет-цистерна със система за презареждане чрез телескопична щанга, когато се включат:

i) инструктаж, проведен от инструктор, квалифициран за самолета-цистерна на другия Участник или изучаване на съответната видеокасета, предназначена за подготовка на екипажите;

ii) два полета в светлата част на денонощието, под контрола на инструктор, квалифициран за самолета-цистерна на другия Участник.

в. Квалификацията на екипажите за работа със системата, използваща глава за зареждане (Boom Droge Adaptator – BDA) използваща фюзелажния резервоар на самолети-цистерни C135FR и KC135R включва:

i) предварителен инструктаж от инструктор, квалифициран за работа с главата за зареждане (BDA), по процедурите, особеностите на системата, конкретни технически рискове и основни процедури за безопасност (информацията, съдържаща се в Референтен документ А, Съюзни процедури за оперативна съвместимост). Целите на инструктажа могат да се постигнат и чрез изучаване на съответните видеокасети, предназначени за подготовка на екипажите;

ii) два полета в светлата част на денонощието, под контрола на инструктор, квалифициран за работа с главата за зареждане (BDA). По време на всеки полет се осъществяват процедура по сближаване и два контакта, от които един включва прехвърляне на гориво. Тези два полета в идеалния случай се провеждат в двуместен самолет, като инструкторът е на борда, но когато оперативните обстоятелства го изискват, може да се проведат и в едноместен самолет, но само при визуални метеорологични условия (ВМУ).

г. Квалификациите на екипажите за работа със системата за презареждане чрез телескопична щанга, използваща фюзелажния резервоар на самолети-цистерни VC10 К и Tristar, както и крилните резервоари на самолети-цистерни VC10, 707 и C135FR, включва:

i) инструктаж, проведен от квалифициран инструктор, по процедурите, особеностите на системата, конкретни технически рискове и основни процедури за безопасност (информацията, съдържаща се в Референтен документ А, Съюзни процедури за оперативна съвместимост). Целите на инструктажа могат да се постигнат и чрез изучаване на съответната видеокасета относно презареждането с гориво за съответното въздухоплатателно средство;

ii) за пилотите, които вече са квалифицирани за работа с голям самолет-цистерна, оборудван със система за презареждане с гориво “шланг-конус” – един полет в светлата част на денонощието под контрола на квалифициран инструктор (който може да бъде в друго въздухоплатателно средство), като този полет трябва да включва минимум два контакта, от които един включва прехвърляне на гориво;

iii) за пилотите, които са квалифицирани само за работа с витлови самолети или самолети, които могат да зареждат само същия тип самолети (buddy-buddy tankers) – два полета в светлата част на денонощието под контрола на квалифициран инструктор (който може да бъде в друго въздухоплатателно средство). Всеки от полетите трябва да включва минимум два контакта, от които един включва прехвърляне на гориво.

д. Квалификацията на екипажите за работа със системата за презареждане с гориво във въздуха (AAR), инсталирана на витлови самолети или самолети, които могат да зареждат само същия тип самолети (buddy-buddy tankers) включва:

i) един полет в светлата част на денонощието под контрола на вече квалифициран инструктор, по време на който обучаващият се пилот осъществява една процедура по сближаване и два контакта, един от които задължително включва прехвърляне на гориво.

е. По отношение на KC-130J на Италианските ВВС, вж. новия Национален анекс за Италия (Анекс L) към Съюзна тактическа публикация АТР-56 (Част 5).

4.3 Актуалност на квалификациите и правоспособността.

Отговорност на Участниците-заявители е да удостоверят актуалността на квалификациите за презареждане с гориво във въздуха (AAR) на екипажите на зарежданите самолети преди опит за презареждане чрез самолети-цистерни на други държави.

Необходимата честота на провеждане на действия по ААР, за да могат квалификацията да продължат да бъдат взаимно признати, е:

а. Едно презареждане на всеки 6 месеца за системата, използваща телескопична щанга.

б. Едно презареждане на всеки 6 месеца за системата, използваща глава за зареждане (BDA) (инсталирана на който и да е тип самолет за ВВС на която и да е държава). Извън рамките на посочения период, за целите на преквалификацията е необходим инструктаж, проведен от квалифициран инструктор (или запознаване със съответната видеокасета) и един полет под контрола на квалифициран инструктор. В идеалния случай този полет се провежда в двуместен самолет, като инструкторът е на борда, но когато оперативните обстоятелства го изискват, може да се проведе и в едноместен самолет.

в. Едно презареждане на всеки 6 месеца за системата, използваща шланг, свързан с крилните резервоари или фюзелажния резервоар (инсталирана на който и да е тип самолет за ВВС на която и да е държава). Извън рамките на посочения период, за целите на преквалификацията е необходимо изучаване на съответната видеокасета или инструктаж, проведен от квалифициран инструктор, както и един полет под контрола на инструктор (който може да бъде в друго въздухоплавателно средство).

г. Едно презареждане на всеки шест месеца за екипажите на модификации E-3D и E-3F.

д. По отношение на KC-130J на Италианските ВВС, вж. новия Национален анекс за Италия (Annex L) към Съюзна тактическа публикация ATP-56 (Част 5).

5. ОБУЧЕНИЕ И ПОДГОТОВКА

5.1 Оперативните способности на пилотите се придобиват и поддържат чрез осъществяването на квалификационни и тренировъчни полети.

5.2 С цел осигуряване непрекъснатостта на обучението и подготовката предоставящите участници могат регулярно да предоставят самолети-цистерни за ползване от Участниците-заявители със следната периодичност:

а. Всеки месец изпълнителните органи, отговарящи за мисията по ААР, определят, в хода на рутинния процес на планиране на мисиите, кога има възможност за предоставяне на тренировъчна база и съоръжения.

б. Отговорност на Участниците-заявители е да влязат във връзка с колегите си от военновъздушните сили на другите Участници в рамките на последната седмица на всеки месец, за да уговорят датите и слотовете за базите и съоръженията за презареждане с гориво във въздуха (ААР), които ще бъдат на разположение следващия месец.

в. Докато трае изпълнението на възложената му мисия, самолетът-цистерна е под тактическия контрол (TACON) Предоставящия участник и се управлява по същия начин, както собствените му самолети за презареждане с гориво (що се отнася до съобщенията и указанията за дейностите, метеорологичните прогнози, предупрежденията и т. н.).

5.3 Отговорност на всеки от Предоставящите участници е да включи в националното си приложение:

а. Честотата на тренировъчните полети по ААР, които са на разположение на всеки от партньорите.

б. Предпочитани зони за работа за обменяните чуждестранни самолети-цистерни.

6. НАЦИОНАЛНА НОРМАТИВНА УРЕДБА

В националното си приложение към настоящия анекс всяка държава включва подробно описание на националните документи, приложими по отношение на оперативната съвместимост в областта на презареждането с гориво във въздуха (ААР), но необхванати от Референтен документ А. Всеки участник изпраща екземпляри от съответните национални документи на английски език до лицата за връзка по ААР (ААР POCs) на останалите Участници. Отговорност на всяко лице за връзка (POC) е да разпространи така получените чуждестранни документи до съответните национални структури и формирования.

АНЕКС Д

НОТА ЗА ПРИСЪЕДИНЯВАНЕ
За участие в
ТЕХНИЧЕСКОТО СПОРАЗУМЕНИЕ
между

Федералния министър на отбраната и спорта на Република Австрия
Министъра на отбраната на Кралство Белгия
Министерството на отбраната на Чешката република
Министерството на отбраната на Кралство Дания
Министерството на отбраната на Република Естония
Министерството на отбраната на Република Финландия
Министъра на отбраната на Френската република
Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия
Министерството на отбраната на Република Унгария
Министерството на отбраната на Италианската република
Министерството на отбраната на Република Латвия
Министерството на отбраната на Република Литва
Министерството на отбраната на Великото херцогство Люксембург
Министъра на отбраната на Кралство Нидерландия
Министерството на отбраната на Кралство Норвегия
Министъра на националната отбрана на Република Полша
Министерството на отбраната на Португалската република
Министерството на отбраната на Словашката република
Министерството на отбраната на Република Словения
Министъра на отбраната на Кралство Испания
Правителството на Кралство Швеция
Правителството на Република Турция
Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия

относно

взаимна поддръжка чрез обмен на услуги

в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили

Анекси към ATARES TA януари 2017г.

Министерството / Министърът на отбраната / Генералният щаб на <<Държава>> -
във връзка и в съответствие с изискванията, заложи в Писмото-покана на Участниците в
Техническото споразумение (ТС) в областта на обмена на услуги за въздушен транспорт,
презареждане с гориво във въздуха и други (Air Transport, Air to Air Refueling and other Exchanges
of Services – ATARES) от дата <<предстои да бъде уточнено>>
Желателно да участват в предоставянето на взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта
на авиационните дейности, взеха решение да подпишат

Техническо споразумение между Министъра на отбраната на Кралство Белгия, Министъра на
отбраната на Френската република, Федералното министерство на отбраната на Федерална
република Германия, Министерството на отбраната на Италианската република, Министъра на
отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия,
Министъра на отбраната на Кралство Испания и Държавния секретар по отбраната на
Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез
обмен на услуги (ТС „АТАРЕС“), в сила от 31 май 2006 г.

в съответствие с раздел 9 от гореспоменатото ТС, както и да спазват всички разпоредби,
заложи в него и анексите към него съгласно версията в сила към дадения момент.

Подписано на английски и френски език, като двата текста са с еднаква сила. Оригинален на
настоящата Нота за присъединяване се депозира при секретаря по ATARES, който предоставя
заверени копия на всеки от Участниците.

Място:

Дата:

За Министерството / Министъра на отбраната / Генералния щаб на <<държава>>

АНЕКС Е

МОРСКА ПАТРУЛНА АВИАЦИЯ И ПОДДРЪЖКА ПРИ ШИРОКООБХВАТНИ ОПЕРАЦИИ ПО ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ (MPA AND LR-SAR SUPPORT)

РЕФЕРЕНТНИ ДОКУМЕНТИ:

- Референтен документ А – NATO ATP 10 (SAR)
- Референтен документ В – NATO ATP 1
- Референтен документ С – NATO APP 6
- Референтен документ D – NATO AJP 3
- Референтен документ Е – NATO AJP 3.3
- Референтен документ F – NATO ATP 28 (ASW)

1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ.

Изразите, използвани в настоящото ТС са дефинирани в параграф 1 на Приложение 3 към Анекс А, както и в референтните документи А, В, С, D, Е и F на настоящия Анекс.

2. ПРЕДОСТАВЯНЕ НА ПОДДРЪЖКА ОТ СТРАНА НА МОРСКАТА ПАТРУЛНА АВИАЦИЯ (MPA) И ПОДДРЪЖКА ПРИ ШИРОКООБХВАТНИ ОПЕРАЦИИ ПО ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ (LR – SAR)

- 2.1 Предоставянето на поддръжка от страна на MPA и поддръжка при LR-SAR може да бъде свързано с:
 - а. Изпълнение на специални дежурства при полет и специални наземни дежурства на MPA или при LR-SAR за подалите заявка Участници.
 - б. Изпълнение на фиксирани слотове по време на дежурства при полет или наземни дежурства на MPA или при LR-SAR, предварително ангажирани от подалите заявка Участници.
- 2.2 Предоставящият услугата Участник следва да запазва приоритета на своите собствени сили пред онези на подалите заявка Участници.
- 2.3 Подробности по мисиите следва да бъдат определени между подалите заявка Участници и изпълнителната власт на предоставящия услугата Участник.
- 2.4 Мисиите, подлежащи на обмен по настоящото ТС, могат да бъдат изпълнявани със самолети на ВВС/ВМС, принадлежащи на който и да било от Участниците или със самолет на трета страна, с която който и да било от Участниците е сключил договор, в зависимост от това дали дадена нация е заявила еквивалентен фактор за този тип самолет.

3. ПРАВИЛНИЦИ ПО ОТНОШЕНИЕ MPA

- 3.1 Правилниците, които следва да се прилагат по отношение на MPA, са онези на предоставящия услугата Участник. Капитанът на самолета, след приключване на окончателния анализ, ще бъде единственото лице, преценяващо оперативната и техническата изпълнимост на мисията, неговите решения също така са единствените и по отношение на безопасността и сигурността. Нито една постанова, залегнала в настоящия Анекс, не засяга дълга на капитана на самолета да следва националните правилници.
- 3.2 Предоставящият услугата Участник носи отговорността за провеждане на мисии на MPA от летището на отпътуването до летището на обозначената дестинация. Това включва всички

Анекси към ATARES TA януари 2017г.

мерки, необходими за успешното приключване на мисията (PPR, дипломатически оторизации за освобождаване, слотове за отпътуване...).

- 3.3 Подателят заявката Участник следва да изпрати заявката до Клетката за Координация на МРА (МРА-СС) в одобрения формат (заявка за въздушна поддръжка) на следния имейл адрес: flottenkdomaoc@bundeswehr.org. Заявката трябва да бъде изпратена най-малко 2 седмици до 4 месеца предварително, в зависимост от интензивността на мисията, географското положение и сложността ѝ. МРА-СС носи отговорност за координацията и за допълнителния мониторинг на мисията/резултатите от изпълнението на мисията и вписването на полетите. МРА-СС е интегрирана в постоянния Военноморски Център за Въздушни Операции (МАОС), разположен във външния периметър на Военноморското Командване в Глюкбург, Германия.
- 3.4 След мисията МРА СС носи отговорност за изпращане на Формуляр 1 МРА/LR-SAR ATARES, за които е постигнато съгласие и е подписан от Участниците (изпълняващи Полета/Излитанията за осъществяване на въздушна поддръжка) до Секретариата на ATARES. Най-общо данните за мисията (фотоси, акустични данни, ESM параметри) следва да останат собственост на този Участник, чиито самолет е изпълнил мисията. Други процедури, като предаване на класифицирани и чувствителни данни, са двустранна отговорност на Участниците и по тях следва да бъде постигната договорка по време на обмена на подробностите относно задачите, които трябва да бъдат изпълнени по време на мисията. Единственият задължителен доклад относно мисията, който трябва да бъде предоставен на подателя заявка за поддръжка от МРА Участници е форматът за резултата на мисията MISREP (формулярът в лилав цвят).

4. АНУЛИРАНЕ НА ЗАЯВКИ, ЗА КОИТО ВЕЧЕ Е НАЛИЦЕ ДОГОВОРКА, ОТ ПОДАЛИТЕ ЗАЯВКА УЧАСТНИЦИ.

4.1 За „фиксиран излитания с цел осъществяване на въздушна поддръжка или специални наземни дежурства“, съобщението за анулиране от подателя заявка Участници следва да бъде получено от предоставящите услугата Участници в срок два работни до 0900Z часа преди полета.

4.2 За „фиксиран слотове“ съобщението за анулиране следва да бъде получено от предоставящите услугата Участници в срок от един работен ден до 0900Z часа преди полета.

4.3 Неизпълнението на анулиране в необходимите срокове означава, че от подателя заявката Участници ще бъде удържан пълния разход по ЕРН за резервираната услуга. Заплащането на таксите може да бъде отменено единствено по усмотрение на предоставящия услугата Участник.

5. АНУЛИРАНЕ НА ЗАЯВКИ, ЗА КОИТО Е НАЛИЦЕ ПОСТИГНАТА ДОГОВОРКА, ОТ ПРЕДОСТАВЯЩИТЕ УСЛУГАТА УЧАСТНИЦИ.

5.1 Всяка заявка, за която е налице постигната договорка, и която е анулирана от предоставящия услугата Участник, следва да бъде докладвана както на подателя заявка Участник, така и на МРА СС във възможно най-спешен порядък.

6. НАЦИОНАЛНА НОРМАТИВНА УРЕДБА И ПРАВИЛНИЦИ.

Всяка нация следва да изброи в своите приложения към настоящия анекс подробностите относно националните документи, които са приложими към оперативната съвместимост по отношение на МРА/LR-SAR и не се покриват от Референтните Документи А, В, С, D, Е и F на настоящия анекс.



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

Препис

РЕШЕНИЕ № 21

от 15 януари 2018 година

ЗА ПРЕДЛОЖЕНИЕ ДО НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ ЗА РАТИФИЦИРАНЕ НА ТЕХНИЧЕСКО СПОРАЗУМЕНИЕ МЕЖДУ МИНИСТЪРА НА ОТБРАНАТА НА КРАЛСТВО БЕЛГИЯ, МИНИСТЪРА НА ОТБРАНАТА НА ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА, ФЕДЕРАЛНОТО МИНИСТЕРСТВО НА ОТБРАНАТА НА ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ, МИНИСТЕРСТВОТО НА ОТБРАНАТА НА ИТАЛИАНСКАТА РЕПУБЛИКА, МИНИСТЪРА НА ОТБРАНАТА НА КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ, МИНИСТЕРСТВОТО НА ОТБРАНАТА НА КРАЛСТВО НОРВЕГИЯ, МИНИСТЪРА НА ОТБРАНАТА НА КРАЛСТВО ИСПАНИЯ И ДЪРЖАВНИЯ СЕКРЕТАР ПО ОТБРАНА НА ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИЯ И СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ ОТНОСНО ВЗАИМНА ПОДДРЪЖКА ЧРЕЗ ОБМЕН НА УСЛУГИ В ОБЛАСТТА НА ВЪЗДУШНИЯ ТРАНСПОРТ И ДЕЙНОСТИ НА ВОЕННОВЪЗДУШНИТЕ СИЛИ (ATARES) И НА ТЕХНИЧЕСКО СПОРАЗУМЕНИЕ МЕЖДУ МИНИСТЕРСТВОТО НА ОТБРАНАТА НА КРАЛСТВО ДАНИЯ, МИНИСТЪРА НА ОТБРАНАТА НА КРАЛСТВО НИДЕРЛАНДИЯ, МИНИСТЕРСТВОТО НА ОТБРАНАТА НА КРАЛСТВО НОРВЕГИЯ И МИНИСТЕРСТВОТО НА ОТБРАНАТА НА ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО ВЕЛИКОБРИТАНИЯ И СЕВЕРНА ИРЛАНДИЯ ОТНОСНО ВЗАИМНА ПОДДРЪЖКА ЧРЕЗ ОБМЕН НА УСЛУГИ В ОБЛАСТТА НА ТРАНСПОРТА ПО ПОВЪРХНОСТТА ЗА ОСИГУРЯВАНЕ НА ДЕЙНОСТИ НА ВЪОРЪЖЕНИТЕ СИЛИ (SEOS)

На основание чл. 15, ал. 1 от Закона за международните договори на Република България

МИНИСТЕРСКИЯТ СЪВЕТ**РЕШИ:**

1. Одобрява Техническото споразумение между министъра на отбраната на Кралство Белгия, министъра на отбраната на Френската република, Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия, Министерството на отбраната на Италианската република, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия, министъра на отбраната на Кралство Испания и държавния секретар по отбрана на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили (ATARES), към което българската страна се присъедини с Нота за присъединяване на 20 октомври 2017 г.

2. Одобрява Техническото споразумение между Министерството на отбраната на Кралство Дания, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия и Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили (SEOS), към което българската страна се присъедини с Нота за присъединяване на 20 октомври 2017 г.

3. Предлага на Народното събрание на основание чл. 85, ал. 1, т. 4 от Конституцията на Република България да ратифицира със закон техническите споразумения по т. 1 и 2.

4. Министърът на отбраната да представи законопроекта по т. 3 в Народното събрание.

5. Министърът на външните работи да уведоми по дипломатически път директора на Център за координация на придвижването „Европа“ за ратифицирането на техническите споразумения по т. 1 и 2.

6. Министърът на отбраната да обнародва в „Държавен вестник“ техническите споразумения по т. 1 и 2 в 15-дневен срок от датата на влизането им в сила за Република България.

ЗА МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ: /п/ Томислав Дончев

ГЛАВЕН СЕКРЕТАР НА
МИНИСТЕРСКИЯ СЪВЕТ: /п/ Веселин Даков

Вярно,

ДИРЕКТОР НА ДИРЕКЦИЯ
“ПРАВИТЕЛСТВЕНА КАНЦЕЛАРИЯ”:

/Апостол



Михов/
РЕПУБЛИКА
БЪГАРИЯ



РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
МИНИСТЕРСКИ СЪВЕТ

№... 02.01-5
... 15 януари 2018 г.

НАРОДНО СЪБРАНИЕ	
Вх. №	802-02-3
Дата	16 / 01 / 2018 г.

ДО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

г-жа ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА

1231
Щ

УВАЖАЕМА ГОСПОЖО КАРАЯНЧЕВА,

На основание чл. 85, ал. 1, т. 4 от Конституцията на Република България изпращам Ви одобрения с Решение №.....21..... на Министерския съвет от 2018 г. проект на Закон за ратифициране на Техническо споразумение между министъра на отбраната на Кралство Белгия, министъра на отбраната на Френската република, Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия, Министерството на отбраната на Италианската република, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия, министъра на отбраната на Кралство Испания и държавния секретар по отбрана на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили (ATARES) и на Техническо споразумение между Министерството на отбраната на Кралство Дания, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия и Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили (SEOS).

ПРИЛОЖЕНИЕ: Съгласно текста.

ЗА МИНИСТЪР-ПРЕДСЕДАТЕЛ:

(Томислав Дончев)

РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ
ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТО НАРОДНО
СЪБРАНИЕ

РАЗПОРЕЖДАНЕ

НА ПРЕДСЕДАТЕЛЯ НА НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ

№ 850-01-9 / 17.01 2018 г.

На основание чл. 8, ал. 1, т. 1 и чл. 77, ал. 1 и 2 от Правилника за организацията и дейността на Народното събрание

РАЗПОРЕЖДАМ:

Разпределям законопроект за ратифициране на Техническо споразумение между министъра на отбраната на Кралство Белгия, министъра на отбраната на Френската република, Федералното министерство на отбраната на Федерална република Германия, Министерството на отбраната на Италианската република, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия, министъра на отбраната на Кралство Испания и държавния секретар по отбрана на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на въздушния транспорт и дейности на военновъздушните сили /ATARES/ и на Техническо споразумение между Министерството на отбраната на кралство Дания, министъра на отбраната на Кралство Нидерландия, Министерството на отбраната на Кралство Норвегия и Министерството на отбраната на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно взаимна поддръжка чрез обмен на услуги в областта на транспорта по повърхността за осигуряване на дейности на въоръжените сили /SEOS/, № 802-02-3, внесен от Министерски съвет на 16.01.2018 г., на следните постоянни комисии:

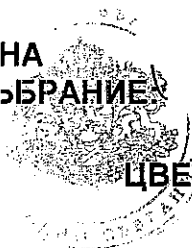
Водеща комисия:

- Комисия по отбрана

Комисии:

- Комисия по бюджет и финанси
- Комисия по външна политика

**ПРЕДСЕДАТЕЛ НА
НАРОДНОТО СЪБРАНИЕ**



ЦВЕТА КАРАЯНЧЕВА