**СПОГОДБА за въздушни съобщения между правителството на Република България и правителството на Кралство Саудитска Арабия, подписана на 27 октомври 2022 г. в Рияд, Кралство Саудитска Арабия**

Ратифицирана със закон, приет от 48-ото Народно събрание на 5.01.2023 г. – ДВ, бр. 4 от 31.01.2023 г. Издадена от Министерството на транспорта и съобщенията, oбн., ДВ, бр. 27 от 24.03.2023 г., в сила за Република България от 20.02.2023 г.

ПРЕАМБЮЛ

Правителството на Република България и правителството на Кралство Саудитска Арабия, наричани по-нататък "договарящи страни";

Като страни по Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на седмия ден от декември 1944 г.;

Желаейки да насърчат взаимоотношенията си в областта на гражданското въздухоплаване и да сключат спогодба за целите на създаването на въздухоплавателни услуги между и отвъд техните съответни територии;

Се споразумяха за следното:

**Член 1**

 **Определения**

 За целите на тази Спогодба, освен ако контекстът изисква друго:

 1. Терминът "Конвенция" означава Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, открита за подписване в Чикаго на седмия ден от декември 1944 г., и включва всички приложения и изменения, приети съгласно член 90 и член 94 от Конвенцията, доколкото тези приложения и изменения са влезли в сила за или са ратифицирани от двете договарящи страни;

 2. Терминът "въздухоплавателни власти" означава: за Република България – министъра на транспорта и съобщенията, Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна администрация" в съответствие с техните функции, а за Кралство Саудитска Арабия – Генералните власти за гражданска авиация или, и в двата случая, всяко лице или орган, упълномощено да изпълнява функции, които са отговорност на посочените въздухоплавателни власти;

 3. Терминът "назначена авиокомпания" означава всяка авиокомпания, назначена и упълномощена съгласно член 3 (Назначаване и издаване на разрешение за експлоатация) от тази Спогодба;

 4. Термините "територия", "въздухоплавателна услуга", "международна въздухоплавателна услуга" "авиокомпания" и "кацане с нетърговска цел" имат съответните значения, определени в членове 2 и 96 на Конвенцията;

 5. Терминът "Спогодба" означава тази Спогодба, приложението към нея и всички изменения, внесени в тях;

 6. Терминът "маршрутна таблица" означава маршрутната таблица, приложена към тази Спогодба и всички изменения в нея в съответствие с разпоредбите на член 26 (Консултации и изменения) от тази Спогодба;

 7. Терминът "капацитет" по отношение на въздухоплавателно средство означава полезния товар, който това въздухоплавателно средство може да взема по маршрута или по част от него, а по отношение на определена въздушна линия означава капацитета на въздухоплавателното средство, извършващо полети по такава линия, умножен по честотата, с която извършва полетите това въздухоплавателно средство за даден период и маршрут или част от маршрут;

 8. Терминът "тарифа" означава цените, които трябва да бъдат заплатени за превоз на пътници, товари и багаж, както и условията, при които тези цени се прилагат, включително цените и условията, предлагани за посредничество и други спомагателни услуги, но с изключение на възнаграждението или условията за превоза на поща;

 9. Терминът "резервни части" означава предмети, служещи за ремонт или замяна за вграждане във въздухоплавателно средство, включително двигатели;

 10. Терминът "обичайно оборудване" означава предмети, различни от безмитни стоки и провизии и резервни части от подвижен характер, за използване на борда на въздухоплавателното средство по време на полет, включително оборудване за първа помощ и оцеляване;

 11. Терминът "потребителска такса" означава такса, налагана на авиокомпаниите от компетентните власти или налагана с разрешението на компетентните власти, за използването на летищна собственост или съоръжения за аеронавигационно обслужване, или съоръжения и услуги за авиационна сигурност, включително услуги и съоръжения, свързани с въздухоплавателните средства, техните екипажи, пътници, багаж и товари;

 12. Терминът "въздушен транспорт" означава обществен превоз с въздухоплавателно средство на пътници, багаж, товари и поща, отделно или в комбинация, предлаган срещу възнаграждение или наем;

 13. Терминът "вътрешен въздушен транспорт" означава въздушен транспорт, при който пътниците, багажът, товарите и пощата, взети на борда на територията на една държава, са предназначени за друг пункт на територията на същата държава;

 14. Терминът "международен въздушен транспорт" означава въздушен транспорт, при който срещу възнаграждение или наем пътниците, багажът, товарите и пощата, отделно или в комбинация, са взети на борда на територията на една държава и са предназначени за друга държава;

 15. Терминът "интермодален въздушен транспорт" означава обществен превоз с въздухоплавателно средство и с един или повече наземни видове транспорт на пътници, багаж, товари и поща, отделно или в комбинация, срещу възнаграждение или под наем;

 16. Терминът "ИКАО" означава Международната организация за гражданска авиация;

 17. Терминът "съвместно използване на полетни номера" означава съвместни маркетингови договорености между две или повече назначени авиокомпании за извършване на операции по въздушен транспорт;

 18. Терминът "държава членка на ЕС" означава държава, която е договаряща страна по Договора за създаване на Европейския съюз;

 19. Позоваването в тази Спогодба на "договорите на ЕС" следва да се разбира като препратка към Договора за Европейския съюз и Договора за функционирането на Европейския съюз;

 20. Позоваването в тази Спогодба на граждани на Република България следва да се разбира като позоваване на граждани на държави – членки на Европейския съюз, или на Европейската асоциация за свободна търговия; и

 21. Позоваването в тази Спогодба на авиокомпания или авиокомпании на Република България следва да се разбира като позоваване на авиокомпании, назначени от Република България.

**Член 2**

 **Предоставяне на права**

 1. Всяка договаряща страна предоставя на другата договаряща страна правата, посочени в тази Спогодба, за целите на експлоатацията на международни въздушни линии по маршрутите, определени в маршрутната таблица, дадена в приложението. Тези въздушни линии и маршрути се наричат оттук нататък съответно "договорени линии" и "определени маршрути".

 2. В съответствие с разпоредбите на тази Спогодба авиокомпаниите, назначени от всяка договаряща страна, се ползват от следните права:

 а) да прелитат през територията на другата договаряща страна без кацане;

 б) да кацат на територията на другата договаряща страна с нетърговски цели; и

 в) да кацат на територията на другата договаряща страна в пунктовете, посочени за този маршрут в маршрутната таблица, дадена в приложението към тази Спогодба, с цел да натоварват или разтоварват международен трафик от пътници, багаж, товари и поща, отделно или в комбинация.

 3. Авиокомпаниите на всяка договаряща страна, различни от назначените съгласно чл. 3 (Назначаване и разрешение за експлоатация) на тази Спогодба, се ползват от правата, посочени в ал. 2, букви "а" и "б" от този член.

 4. Нищо в тази Спогодба няма да се счита за предоставяне на право на назначената авиокомпания на едната договаряща страна да взема на борда на територията на другата договаряща страна пътници, багажи, товари или поща срещу възнаграждение или наем, предназначени за превоз до друг пункт на територията на тази друга договаряща страна.

**Член 3**

 **Назначаване и издаване на разрешение за експлоатация**

 1. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна имат право да назначат една или повече авиокомпании за целите на експлоатацията на договорените линии по определените маршрути, както и да оттеглят или променят тези назначения. Тези назначения се правят в писмена форма и се изпращат до другата договаряща страна по дипломатически път.

 2. При получаване на уведомление за такова назначение, както и на заявление от назначената/ите авиокомпания/и във формата и по начина, предписани за експлоатационни и технически разрешения, въздухоплавателните власти на другата договаряща страна предоставят съответните експлоатационни и технически разрешения с минимално процедурно забавяне, при условие че:

 а) в случай на авиокомпания, назначена от Република България:

 (i) авиокомпанията е установена на територията на Република България съгласно договорите на ЕС и притежава валиден оперативен лиценз в съответствие с правото на Европейския съюз; и

 (ii) ефективният регулаторен контрол върху авиокомпанията се упражнява и поддържа от държавата – членка на Европейския съюз, отговорна за издаването на нейното свидетелство за авиационен оператор, и съответните въздухоплавателни власти са посочени ясно в акта на назначаването; и

 (iii) авиокомпанията се притежава пряко или чрез мажоритарна собственост и ефективно се контролира от държави – членки на Европейския съюз, или държави – членки на Европейската асоциация за свободна търговия, и/или от лица, граждани на тези държави;

 б) в случай на авиокомпания, назначена от Кралство Саудитска Арабия:

 (i) авиокомпанията е установена на територията на Кралство Саудитска Арабия и притежава валиден оперативен лиценз съгласно приложимите закони на Кралство Саудитска Арабия; и

 (ii) ефективният регулаторен контрол се упражнява и поддържа от Кралство Саудитска Арабия;

 в) назначената авиокомпания е в състояние да изпълнява други условия, установени от законите и правилата, които договарящата страна, получаваща назначението, обичайно прилага съобразно Конвенцията спрямо експлоатацията на международни въздушни линии.

 3. Когато авиокомпания бъде по такъв начин назначена и упълномощена, то тя може да започне експлоатацията на договорените линии при условие, че авиокомпанията спазва разпоредбите, установени в тази Спогодба.

**Член 4**

 **Отказ за издаване, анулиране или временно прекратяване на разрешение**

 1. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна имат право да откажат да предоставят разрешенията, посочени в чл. 3 (Назначаване и разрешение за експлоатация) на тази Спогодба, на авиокомпания, назначена от другата договаряща страна, както и да анулират, прекратят или да наложат условия върху тези разрешения, временно или трайно, когато:

 а) в случай на авиокомпания, назначена от Република България:

 (i) авиокомпанията не е установена на територията на Република България съгласно договорите на ЕС или не притежава валиден оперативен лиценз съгласно правото на Европейския съюз; или

 (ii) ефективният регулаторен контрол на авиокомпанията не се упражнява или не се поддържа от държавата – членка на Европейския съюз, отговорна за издаването на нейното свидетелство за авиационен оператор, или съответните въздухоплавателни власти не са посочени ясно в акта на назначаването; или

 (iii) авиокомпанията не се притежава пряко или чрез мажоритарна собственост или не се контролира ефективно от държави – членки на Европейския съюз, или държави – членки на Европейската асоциация за свободна търговия, и/или от лица, граждани на тези държави;

 б) в случай на авиокомпания, назначена от Кралство Саудитска Арабия:

 (i) авиокомпанията не е установена на територията на Кралство Саудитска Арабия или не притежава валиден оперативен лиценз съгласно приложимите закони на Кралство Саудитска Арабия; или

 (ii) ефективният регулаторен контрол не се упражнява или не се поддържа от Кралство Саудитска Арабия;

 в) назначената авиокомпания не е в състояние да изпълнява други условия, установени от законите и правните норми, които договарящата страна, получаваща назначението, обичайно прилага съобразно Конвенцията спрямо експлоатацията на международни въздушни линии;

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

 д) договарящата страна, назначила авиокомпанията, не спазва разпоредбите, посочени в член 7 (Авиационна безопасност) и член 8 (Авиационна сигурност) от настоящата Спогодба.

 2. Освен ако незабавното действие е от съществено значение за предотвратяване на нарушения на законите и правилата, упоменати по-горе, или освен ако безопасността или сигурността изискват действия съгласно разпоредбите на член 7 (Авиационна безопасност) и член 8 (Авиационна сигурност), правата, изброени в параграф 1 от този член, се упражняват само след консултации между въздухоплавателните власти на двете договарящи страни в съответствие с член 26 (Консултации и изменения) на тази Спогодба.

**Член 5**

 **Прилагане на закони и правила**

 1. Законите и правилата на едната договаряща страна, регулиращи пристигането и заминаването от нейната територия на въздухоплавателно средство, извършващо международен въздушен транспорт, или регулиращи експлоатацията и навигацията на тези въздухоплавателни средства по време на тяхното пребиваване на нейна територия, се прилагат и към въздухоплавателните средства на назначената/ите авиокомпания/и на другата договаряща страна.

 2. Законите и правилата на едната договаряща страна, регулиращи пристигането, престоя и заминаването от нейна територия на пътници, багаж, екипаж, товари и поща, като правилата за влизане, излизане, емиграция, имиграция, паспортен, митнически, валутен и санитарен контрол и карантина, се прилагат по отношение на пътниците, екипажите, товарите и пощата, превозвани с въздухоплавателно средство на назначена авиокомпания на другата договаряща страна, по време на пребиваването им на територията на посочената договаряща страна.

 3. Всяка договаряща страна предоставя при поискване на другата договаряща страна копия на съответните закони и правила, посочени в настоящия член.

 4. Никоя от договарящите страни не може да предоставя предимство на своя авиокомпания пред назначената авиокомпания на другата договаряща страна при прилагането на законите и правилата, предвидени в този член.

**Член 6**

 **Признаване на свидетелства и удостоверения**

 1. Свидетелствата за летателна годност, удостоверенията за компетентност и свидетелствата, издавани или валидирани в съответствие със законите и правилата на едната договаряща страна, включително когато става въпрос за Република България, законите и правилата на Европейския съюз, и които са все още в сила, се признават за валидни от другата договаряща страна за целите на експлоатацията на договорените линии при условие, че изискванията, съгласно които са издадени или валидирани тези удостоверения и свидетелства, са равни на или надвишават минималните стандарти, установени съгласно Конвенцията. Независимо от това, всяка договаряща страна запазва правото си да откаже да признае като валидни за целите на полети над или кацащи на нейна територия удостоверения за компетентност и свидетелства, издадени на нейни собствени граждани от другата договаряща страна или от която и да е друга държава.

 2. Ако привилегиите или условията на свидетелствата и удостоверенията, посочени в параграф 1 по-горе, издадени от въздухоплавателните власти на едната договаряща страна на всяко лице или назначена авиокомпания или по отношение на въздухоплавателно средство, използвано при експлоатацията на договорените линии, допускат разлика от минималните стандарти, установени съгласно Конвенцията, и тази разлика е била съобщена в ИКАО, другата договаряща страна може да поиска консултации между въздухоплавателните власти с оглед да се увери, че въпросната практика е приемлива за тях. Неуспехът за постигане на задоволително съгласие представлява основание за прилагане на член 4 (Отказ за издаване, анулиране или временно прекратяване на разрешение) от тази Спогодба.

**Член 7**

 **Авиационна безопасност**

 1. Въздухоплавателните власти на всяка договаряща страна могат по всяко време да поискат консултации относно стандартите за безопасност, прилагани от другата договаряща страна във всяка област, свързана с въздухоплавателните съоръжения, екипажите, въздухоплавателните средства и експлоатацията на въздухоплавателните средства. Тези консултации се провеждат в рамките на 30 (тридесет) дни от датата на тяхното поискване.

 2. Ако след подобни консултации едната договаряща страна констатира, че другата договаряща страна не поддържа и не прилага ефективно стандартите за безопасност в някоя от тези области, които да са поне равни на минималните стандарти, установени към този момент съгласно Конвенцията, първата договаряща страна уведомява другата договаряща страна за тези констатации, както и за действията, считани за необходими за постигане на съответствие със стандартите на ИКАО, а другата договаряща страна следва да предприеме подходящи коригиращи действия. Невъзможността на другата договаряща страна да предприеме необходимите коригиращи действия в рамките на 15 (петнадесет) дни или в друг съгласуван по-дълъг срок е основание за прилагане на чл. 4 (Отказ за издаване, анулиране или временно прекратяване на разрешение) от тази Спогодба.

 3. Независимо от задълженията, упоменати в чл. 33 на Конвенцията, страните се споразумяват, че всяко въздухоплавателно средство, експлоатирано от назначената авиокомпания или авиокомпании на едната договаряща страна по въздушни линии до или от територията на другата договаряща страна, може, докато е на територията на другата страна, да бъде подложено на инспекция (в този член наричана "рампова инспекция") от упълномощен представител на тази друга договаряща страна на борда и около въздухоплавателното средство при условие, че това не води до неоправдано забавяне на инспектираното въздухоплавателно средство. Целта на тази рампова инспекция е да се проверят наличието и валидността на съответната документация на въздухоплавателното средство, лицензирането на неговия екипаж и дали оборудването на въздухоплавателното средство и състоянието на въздухоплавателното средство отговарят на стандартите, установени по това време съгласно Конвенцията.

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

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

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

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

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

 7. Всички действия на едната договаряща страна съгласно параграфи 2 или 6 по-горе се прекратяват, когато основанието за предприемането им престане да съществува.

 8. В случаите, когато въздухоплавателните власти на Република България са назначили авиокомпания, чийто регулаторен контрол се упражнява и поддържа от друга държава – членка на Европейския съюз, правата на Кралство Саудитска Арабия по този член се прилагат еднакво по отношение на въвеждането, упражняването или поддържането на стандартите за безопасност от тази друга държава – членка на Европейския съюз, и по отношение на експлоатационното разрешение на тази авиокомпания.

**Член 8**

 **Авиационна сигурност**

 1. Договарящите страни потвърждават, че тяхното задължение да опазват сигурността на гражданското въздухоплаване от действия на незаконна намеса представлява неразделна част от тази Спогодба. Без да се ограничава общият характер на техните права и задължения, произтичащи от международното право, в частност, договарящите страни действат в съответствие с разпоредбите на Конвенцията за престъпленията и някои други действия, извършвани на борда на въздухоплавателните средства, подписана в Токио на 14 септември 1963 г., Конвенцията за борба с незаконното завладяване на самолети, подписана в Хага на 16 декември 1970 г., Конвенцията за борба с незаконните действия, насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., Протокола за борба с незаконните актове на насилие в летищата, обслужващи международната гражданска авиация, допълващ разпоредбите на Конвенцията за борба с незаконните актове, насочени против безопасността на гражданската авиация, подписана в Монреал на 23 септември 1971 г., подписан в Монреал на 24 февруари 1988 г., както и Конвенцията за маркиране на пластичните взривни вещества с цел тяхното откриване, подписана в Монреал на 1 март 1991 г., и всяка друга конвенция и протокол, свързани със сигурността на гражданското въздухоплаване, с които и двете договарящи страни са обвързани.

 2. Договарящите страни във взаимоотношенията си действат в съответствие с разпоредбите за авиационна сигурност, установени от ИКАО и посочени като приложения към Конвенцията, доколкото тези разпоредби за сигурност са приложими за договарящите страни; те следва да изискват от операторите на въздухоплавателни средства, вписани в техните регистри, или от операторите на въздухоплавателни средства, чието основно място на дейност или постоянно пребиваване е на тяхна територия, или когато става въпрос за Република България, от операторите на въздухоплавателни средства, които са установени на нейна територия съгласно договорите на ЕС и притежават валидни оперативни лицензи съгласно правото на Европейския съюз, както и от летищните оператори на тяхна територия да действат съгласно тези разпоредби за авиационна сигурност.

 3. Всяка договаряща страна се съгласява да изисква от своите оператори на въздухоплавателни средства спазване при влизане, заминаване от или пребиваване на територията на другата договаряща страна на разпоредбите за сигурност на въздухоплаването в съответствие с действащото право на тази държава, включително когато става въпрос за Република България, правото на Европейския съюз. Всяка договаряща страна гарантира, че на нейната територия ефективно се прилагат адекватни мерки за защита на въздухоплавателните средства и за проверка на пътниците, екипажа, техния регистриран и ръчен багаж, товарите и безмитните стоки и провизии на въздухоплавателното средство преди и по време на качване на борда или товарене.

 4. Всяка договаряща страна се отнася положително към всяко искане на другата договаряща страна за предприемането на разумни специални мерки за сигурност, насочени срещу определена заплаха.

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

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

7. Когато договаряща страна има разумни основания да смята, че другата договаряща страна се е отклонила от разпоредбите за авиационна сигурност на този член, въздухоплавателните власти на тази договаряща страна могат да поискат незабавни консултации с въздухоплавателните власти на другата договаряща страна. Ако в рамките на 30 (тридесет) дни от датата на такова искане не е постигнато удовлетворително споразумение, се смята, че са налице основания за временно прекратяване, анулиране или налагане на условия на експлоатационното или техническото разрешение на назначената авиокомпания на другата договаряща страна. Когато спешността го налага, договарящата страна може да предприеме временни мерки преди изтичането на този срок.

**Член 9**

 **Потребителски такси**

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

 2. Никоя от договарящите страни не отдава предпочитание по отношение на таксите за ползване на своите или на някои други авиокомпании, които експлоатират международни въздушни линии, и не налага, и не позволява да бъдат налагани на назначените авиокомпании на другата договаряща страна такси за ползване, по-високи от тези, които налага на своите назначени авиокомпании, опериращи по същите международни въздушни линии и използващи същия тип въздухоплавателни средства и свързаните с това съоръжения и услуги.

 3. Всяка договаряща страна може да поиска консултации във връзка с потребителските такси и всички промени, наложени на тези такси.

**Член 10**

 **Освобождаване от вносни мита и други такси**

 1. Всяка договаряща страна на реципрочна основа освобождава назначената/ите авиокомпания/и на другата договаряща страна във възможно най-голяма степен съгласно нейното приложимо право от вносни мита, инспекционни такси и други данъци и такси, с изключение на такси, съответстващи на извършените услуги върху въздухоплавателното средство, гориво, смазочни материали, резервни части, оборудване, запаси на въздухоплавателното средство (включително храни, напитки и тютюн) и официални документи, носещи емблемата на назначената авиокомпания, като етикети за багаж, самолетни билети, въздушни товарителници, бордни карти, разписания, рекламни артикули, предназначени за употреба или използвани единствено във връзка с експлоатацията или обслужването на въздухоплавателното средство на назначената авиокомпания на другата договаряща страна, обслужващо договорените линии.

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

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

 б) са останали на борда на въздухоплавателното средство на назначената авиокомпания на едната договаряща страна при пристигане на или до заминаване от територията на другата договаряща страна;

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

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

 4. Нищо в тази Спогодба не препятства Република България от налагане на недискриминационна основа на данъци, отчисления, сборове, тарифи или такси върху горивото, доставено на нейната територия за използване от въздухоплавателно средство на назначената авиокомпания на Кралство Саудитска Арабия, която оперира между пункт на територията на Република България и пункт на територията на друга държава – членка на Европейския съюз.

**Член 11**

 **Директен транзит**

 Към пътниците, багажа, товарите и пощата, които преминават в директен транзит през територията на едната договаряща страна и които не напускат зоната на летището, запазена за такива цели, се прилага опростен контрол, с изключение на мерките за сигурност, контрол за трафик на наркотици, предотвратяване на незаконно влизане или при други специални обстоятелства. Багажи и товари при директен транзит се освобождават от вносни мита.

**Член 12**

 **Принципи, които определят експлоатирането на договорените линии**

 1. На назначената/ите авиокомпания/и на двете договарящи страни се предоставят справедливи и равни възможности да експлоатират договорените линии по определените маршрути между съответните им територии.

 2. При експлоатацията на договорените линии назначената/ите авиокомпания/и на всяка договаряща страна взема под внимание интересите на авиокомпанията/ите на другата договаряща страна, така че да не бъдат неправомерно засегнати услугите, които те предоставят по целите маршрути или по части от тези маршрути.

 3. Договорените линии, експлоатирани от назначената/ите авиокомпания/и на договарящите страни, следва да имат за първостепенна цел предоставянето на капацитет, който при разумен коефициент на затоварване да съответства на текущите и основателно очаквани потребности от превоз на пътници, товари, багаж и поща между територията на договарящата страна, назначаваща авиокомпанията, и територията на другата договаряща страна. Предоставянето на превоз на пътници и товари, включително поща, натоварени заедно на борда и разтоварени на пунктове по определените маршрути на териториите на страни, различни от тази, назначаваща авиокомпанията, е предмет на договаряне между двете договарящи страни, тъй като капацитетът се определя от:

 а) потребността от трафик до/от територията на договарящата страна, която е назначила авиокомпанията;

 б) потребността от трафик в региона, през който договорената въздушна линия преминава, след като се вземат предвид други транспортни услуги, установени от авиокомпаниите на държавите, обхващащи района;

 в) потребностите от директни полети.

 4. Броят на честотите и капацитетът, предоставяни по договорените линии от назначените авиокомпании на двете договарящи страни, се договарят между въздухоплавателните власти на договарящите страни.

**Член 13**

 **Тарифи**

 1. Всяка договаряща страна позволява тарифите за услуги за въздушен превоз да бъдат установени от всяка/всички назначена/и авиокомпания/и на базата на търговско проучване на пазара. Никоя договаряща страна не изисква нейната/ите авиокомпания/и да се консултира с други авиокомпании за тарифите, които те начисляват, или да предлагат заплащане за услуги, обхванати от такива договорености.

 2. Всяка договаряща страна може да изиска уведомяване или регистрация на въздухоплавателните тарифи, прилагани от нейна/и назначена/и авиокомпания/и. Никоя от договарящите страни не следва да изисква уведомяване или регистрация на въздухоплавателните тарифи, прилагани от назначената/ите авиокомпания/и на другата договаряща страна. Тарифите могат да останат в сила, освен ако впоследствие не бъдат отхвърлени в съответствие с параграфи 3 и 4 от този член.

 3. Намесата на договарящите страни се ограничава до:

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

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

 4. Всяка договаряща страна може едностранно да отхвърли всяка тарифа, регистрирана или начислена от нейна/и назначена/и авиокомпания/и. Въпреки това тази намеса следва да се прави само ако въздухоплавателните власти на договарящата страна считат, че тази тарифа, прилагана или предложена да бъде прилагана, отговаря на критериите, посочени в параграф 3 от този член.

 5. Никоя от договарящите страни не следва да предприема едностранни действия за предотвратяване на влизането в сила или продължаването на тарифа, прилагана или предложена да бъде прилагана от авиокомпания/и на другата договаряща страна. Ако някоя от договарящите страни смята, че такава въздухоплавателна тарифа е в противоречие със съображенията, посочени в параграф 3 от този член, тя може да поиска консултации и да уведоми другата договаряща страна за причините за своята неудовлетвореност. Такива консултации се провеждат не по-късно от 14 (четиринадесет) дни след получаване на искането. Без взаимно съгласие прилаганата преди това тарифа продължава да бъде в сила.

 6. Независимо от разпоредбите на този член тарифите, които се прилагат от назначената/ите авиокомпания/и на Кралство Саудитска Арабия за превоз изцяло в рамките на Европейския съюз, се подчиняват на правото на Европейския съюз.

**Член 14**

 **Справедлива конкуренция**

 1. Всяка договаряща страна предоставя справедлива и равна възможност на назначената/ите авиокомпания/и на двете договарящи страни да експлоатира договорените линии по определените маршрути.

 2. Договарящите страни се информират взаимно за своето законодателство в областта на конкуренцията или за промените в него, както и за конкретни цели, които биха могли да повлияят на експлоатацията на въздухоплавателни услуги съгласно тази Спогодба, и определят органите, отговорни за тяхното прилагане.

 3. Договарящите страни взаимно помагат на своите авиокомпании, доколкото е позволено от техните закони и правила, като предоставят насоки относно съвместимостта на предложена практика на авиокомпания с техните закони за конкуренция.

 4. Всяка договаряща страна разрешава на всяка назначена авиокомпания да определя честотата и капацитета на предлаганите от нея международни въздушни превози. Съгласно това право никоя страна не може да налага ограничения по отношение на обема на трафика, честотата или редовността на полетите, или вида на въздухоплавателните средства, експлоатирани от назначените авиокомпании на другата договаряща страна.

 5. Никоя от договарящите страни няма право да налага на назначените авиокомпании на другата страна изискване за първи отказ, процентно разпределение на трафика, такса за невъзражение или каквото и да е друго ограничение по отношение на капацитета, честотата или трафика, които биха били в противоречие с целите на тази Спогодба.

 6. При експлоатацията на договорените линии назначената/ите авиокомпания/и на всяка договаряща страна взема под внимание интересите на другата договаряща страна и нейната/ите назначена/и авиокомпания/и, така че да не бъдат неправомерно засегнати услугите, които последните предоставят по целите маршрути или по части от тези маршрути.

 7. Никоя от договарящите страни не разрешава на назначена от нея авиокомпания или авиокомпании, в комбинация с друга авиокомпания или авиокомпании или поотделно, да злоупотребява с господстващо положение на пазара или да изключи конкурент от маршрут.

 8. Ако въздухоплавателните власти на някоя от договарящите страни смятат, че тяхна назначена/и авиокомпания/и е подложена на дискриминация или несправедлива практика, която би повлияла или повлиява неблагоприятно на справедливата и равна възможност да се конкурира в предоставянето на въздухоплавателни услуги, регулирани от тази Спогодба, те могат да поискат консултации в съответствие с член 26 (Консултации и изменения) и да уведомят другата договаряща страна за причините за своята неудовлетвореност. Такива консултации се провеждат не по-късно от 15 (петнадесет) дни след получаване на искането.

 9. Ако договарящите страни не успеят да разрешат проблема чрез консултации, всяка договаряща страна може да се позове на механизма за уреждане на спорове съгласно член 29 (Уреждане на спорове) за разрешаване на проблема.

**Член 15**

 **Съвместно използване на полетни номера и споразумения за сътрудничество**

 1. При експлоатация или предлагане на договорените линии по определените маршрути назначената/ите авиокомпания/и на една от договарящите страни може или като опериращ превозвач, или като маркетингов превозвач, при спазване на законите и правилата в съответствие със законите на договарящата страна, която я е назначила, да сключва споразумения за маркетингово сътрудничество, включително, но не ограничени само до споразумения за съвместни предприятия, блок места или споразумения за съвместно използване на полетни номера със:

 а) всяка авиокомпания или авиокомпании на договарящите страни; и/или

 б) всяка авиокомпания или авиокомпании на трета страна; и/или

 в) всеки доставчик на наземни (сухопътни или морски) транспортни услуги.

 Споразуменията, посочени в букви б) и в), подлежат на одобрение от въздухоплавателните власти на другата договаряща страна.

 2. Правата, посочени в параграф 1 по-горе, могат да бъдат упражнявани само когато:

 а) всички авиокомпании притежават съответните търговски права и/или разрешения да експлоатират маршрутите и съответните отсечки;

 б) договореностите отговарят на условията относно безопасността и конкуренцията, които обичайно се прилагат към подобни договорености; и

 в) по отношение на всеки продаден билет авиокомпанията предоставя информация на купувача на мястото на продажбата, че това е услуга за съвместно използване на полетни номера, и относно това коя авиокомпания действително оперира по всяка отсечка от линията и с коя авиокомпания или авиокомпании купувачът влиза в договорни отношения.

 3. Капацитетът, предлаган от назначена авиокомпания, действаща като маркетингова авиокомпания по линиите, експлоатирани от други авиокомпании, не трябва да е във вреда на правата на капацитет на договарящата страна, назначила тази авиокомпания.

**Член 16**

 **Лизинг**

 1. Назначените авиокомпании на всяка договаряща страна имат правото да предоставят договорените услуги, като използват въздухоплавателни средства със или без екипаж на лизинг от всяка друга авиокомпания, включително от трети държави, при условие че всички участници в тези договорености отговарят на условията, предписани от законите и правните норми, обичайно прилагани от договарящите страни по подобни договорености, и че всички необходими одобрения са издадени преди планираните операции и са в съответствие с член 7 (Авиационна безопасност) и член 8 (Авиационна сигурност).

 2. Никоя от договарящите страни няма да изисква от авиокомпаниите, които предоставят свое оборудване на лизинг, да притежават права за въздушни превози съгласно настоящата Спогодба.

 3. Лизингът с екипаж (мокър лизинг) на въздухоплавателно средство на авиокомпания от трета страна от назначена авиокомпания на всяка от договарящите страни с цел експлоатиране на правата, предвидени в настоящата Спогодба, се извършва по изключение или за посрещане на временна необходимост, при условие че на авиокомпанията на тази трета страна не е забранено да оперира в Европейския съюз и/или в Кралство Саудитска Арабия. Той се представя на компетентните власти за предварително одобрение както от лизингодателя, така и от лизингополучателя, а така също на компетентните власти на другата договаряща страна, докъдето е предвидено да оперира въздухоплавателното средство на мокър лизинг.

**Член 17**

 **Одобряване на разписания**

 Назначената/ите авиокомпания/и на всяка договаряща страна представя своите предвиждани полетни разписания за одобрение на въздухоплавателните власти на другата договаряща страна не по-късно от 60 (шестдесет) дни преди започване на експлоатацията на договорената/ите линия/и. Полетните разписания включват вида на услугата и въздухоплавателното средство, което ще се използва, полетния график и всякаква друга подходяща информация. Същата процедура се прилага и за всяка промяна в разписанията. В специални случаи този срок може да бъде намален при одобрение от посочените власти.

**Член 18**

 **Смяна на въздухоплавателно средство**

 1. Всяка назначена авиокомпания може при всеки или всички полети по договорените линии и по свой избор да смени въздухоплавателно средство на територията на другата договаряща страна или в който и да е пункт по посочените маршрути, при условие че:

 а) въздухоплавателно средство, използвано отвъд пункта на смяна на въздухоплавателно средство, се планира така, че да съвпадне с пристигащо или заминаващо въздухоплавателно средство в зависимост от случая; и

 б) в случай на смяна на въздухоплавателно средство на територията на другата договаряща страна и когато повече от едно въздухоплавателно средство се експлоатира отвъд пункта на смяна, не повече от едно такова въздухоплавателно средство може да бъде с еднакъв размер и нито едно не може да бъде по-голямо от въздухоплавателното средство, което е използвано по отсечката с права по трета и четвърта свобода.

 2. За целите на операциите за смяна на въздухоплавателно средство назначената авиокомпания може да използва собствено оборудване и съгласно националните разпоредби оборудване на лизинг и може да оперира при търговски договорености с друга авиокомпания.

 3. Назначената авиокомпания може да използва различни или идентични полетни номера за отсечките, по които се извършва смяна на въздухоплавателно средство.

**Член 19**

 **Наземно обслужване**

 В съответствие със законите и правилата на всяка договаряща страна, включително в случая за Република България – правото на Европейския съюз, всяка назначена авиокомпания има право да извършва свое собствено наземно обслужване ("самообслужване") на територията на другата договаряща страна или, по нейно виждане, правото да избира измежду конкуриращи се доставчици, които предоставят наземно обслужване изцяло или частично. Ако тези закони и правила ограничават или изключват самообслужването и ако няма ефективна конкуренция между доставчиците на наземно обслужване, всяка назначена авиокомпания се третира еднакво по отношение на достъпа й до самообслужване и до наземно обслужване, осигурено от доставчик или доставчици.

**Член 20**

 **Компютърни системи за резервация (КСР)**

 По отношение на регулирането и функционирането на компютърните системи за резервация (КСР) всяка договаряща страна прилага на своята територия своето национално законодателство, включително в случая за Република България – правото на Европейския съюз. Въздушните превозвачи на едната договаряща страна се радват на еквивалентно третиране от доставчиците на КСР, опериращи на територията на другата договаряща страна.

**Член 21**

 **Търговски представителства на авиокомпаниите**

 1. Назначената/ите авиокомпания/и на всяка договаряща страна в съответствие със законите и правилата за влизане, пребиваване и трудова заетост на другата договаряща страна има право да назначи и да поддържа на територията на другата договаряща страна персонал от своя собствен управленски, технически, оперативен и друг специализиран състав, който е необходим за експлоатацията на въздушните линии.

 2. Изискванията относно персонала могат по избор на назначената авиокомпания или авиокомпании на една от договарящите страни да бъдат изпълнени чрез собствения й персонал или чрез използване на услугите на всяка друга организация, компания или авиокомпания, опериращи на територията на другата договаряща страна и упълномощени да извършват такива услуги за други авиокомпании.

 3. Представителите и персоналът се съобразяват със и се подчиняват на действащите закони и правила на другата договаряща страна.

**Член 22**

 **Продажби и маркетинг на въздухоплавателни услуги и продукти**

 1. Всяка договаряща страна предоставя на назначените авиокомпании на другата договаряща страна правото да продават и предлагат на пазара международни въздухоплавателни услуги и свързани с тях продукти на своята територията (пряко или чрез агенти, или други посредници по избор на назначената авиокомпания), включително правото да установят офиси както онлайн, така и офлайн.

 2. Всяка назначена авиокомпания има право да продава въздушен превоз в местна валута или, по своя преценка, в свободно конвертируема валута на други държави, а всяко лице е свободно да закупи такъв въздушен превоз във валути, приети от тази авиокомпания.

**Член 23**

 **Трансфер на приходите**

 1. Всяка договаряща страна предоставя на назначената/ите авиокомпания/и на другата договаряща страна правото на гъвкав трансфер в съответствие със законите и правилата на договарящата страна, на чиято територия се начисляват приходите, във връзка с превоза на пътници, поща и товари. За такива преводи не се прилагат други такси освен обичайните банкови такси.

 2. Ако договаряща страна налага ограничения върху трансфера на приходи, натрупани от назначената/ите авиокомпания/и на другата договаряща страна, последната има право да наложи реципрочни ограничения на назначената авиокомпания на тази договаряща страна.

 3. В случай че плащанията между договарящите страни се уреждат от споразумение за избягване на двойното данъчно облагане, се прилага тази Спогодба.

**Член 24**

 **Интермодален транспорт**

 На назначената/ите авиокомпания/и на всяка договаряща страна се разрешава във връзка с въздушния превоз на пътници и товари да използват всякакви интермодални превози до или от всеки пункт на териториите на договарящите страни или трети страни. Авиокомпаниите могат да изберат да осъществяват свои собствени интермодални превози или да ги предоставят по силата на договори, включително за съвместно използване на полетни номера, чрез други авиокомпании, при спазване на законите и правилата, които са в сила на територията на съответната договаряща страна. Интермодалните превози могат да бъдат предлагани като цяла услуга, както и с единна цена за въздушен и интермодален превоз, взети заедно, при условие че пътниците и товароизпращачите са информирани за доставчиците на превозите.

**Член 25**

 **Предоставяне на статистически данни**

 Въздухоплавателните власти на едната договаряща страна предоставят на въздухоплавателните власти на другата договаряща страна по тяхна молба информация и статистика, свързана с трафика, осъществяван по договорените линии от назначените от тях авиокомпании до и от територията на другата договаряща страна, така, както обикновено може да бъде подготвена и представена от назначената/ите авиокомпания/и до своите въздухоплавателни власти. Тази информация включва данни за обема, разпространението, произхода и дестинацията на трафика. Допълнителни статистически данни за трафика, които въздухоплавателните власти на едната договаряща страна могат да пожелаят от въздухоплавателните власти на другата договаряща страна, ще бъдат при поискване предмет на взаимно обсъждане и съгласие между двете договарящи страни.

**Член 26**

 **Консултации и изменения**

 1. В дух на близко сътрудничество въздухоплавателните власти на двете договарящи страни провеждат периодични консултации с цел осигуряване изпълнението и удовлетворителното спазване на разпоредбите на тази Спогодба и нейното приложение.

 2. Ако договаряща страна счита за необходимо да измени някоя от разпоредбите на тази Спогодба, тя може да поиска консултации с другата договаряща страна. Консултациите следва да започнат в срок 60 (шестдесет) дни от датата на получаване на искането. Всички съгласувани изменения влизат в сила, когато бъдат потвърдени чрез размяна на дипломатически ноти след приключване на конституционните или други необходими процедури.

 3. Изменения, които се отнасят само до разпоредбите на маршрутната таблица в приложението, могат да бъдат договорени между въздухоплавателните власти на двете договарящи страни. Тези изменения влизат в сила веднага след като бъдат одобрени от въздухоплавателните власти на двете страни.

**Член 27**

 **Опазване на околната среда**

 Договарящите страни подкрепят необходимостта от опазване на околната среда чрез насърчаване на устойчивото развитие на гражданското въздухоплаване. Договарящите страни се споразумяват по отношение на експлоатацията между съответните им територии да спазват стандартите и препоръчителните практики на ИКАО (SARPs) от Приложение 16 и съществуващите политики и насоки на ИКАО за опазване на околната среда.

**Член 28**

 **Забрана за пушене**

 1. Всяка договаряща страна забранява пушенето на всички полети, превозващи пътници между териториите на договарящите страни. Тази забрана се прилага за всички местоположения във въздухоплавателното средство и е в сила от момента, в който започне качването на пътниците на борда на въздухоплавателното средство, до момента, в който приключи слизането на пътниците от борда на въздухоплавателното средство.

 2. Всяка договаряща страна предприема всички мерки, които счита за разумни, за да осигури спазването от страна на своите авиокомпании и техните пътници и членове на екипажа на разпоредбите на този член, включително да налага подходящи санкции за тяхното неспазване.

**Член 29**

 **Уреждане на спорове**

 1. Ако възникне спор между договарящите страни относно тълкуването или прилагането на тази Спогодба и нейното приложение, договарящите страни се опитват да го разрешат на първо място чрез преговори.

 2. Ако договарящите страни не постигнат уреждане на спора чрез преговори, те могат да се договорят да отнесат спора за консултативно становище до някое лице или орган.

 3. Ако договарящите страни не успеят да постигнат споразумение съгласно параграфи 1 и 2 по-горе, всяка договаряща страна може да отнесе спора до арбитражен съд от трима арбитри, двама от които да бъдат назначени от договарящите страни, и един арбитър-председател. В случай че спорът е отнесен за арбитраж, всяка от договарящите страни назначава свой арбитър в срок от 60 (шестдесет) дни от датата на получаване на известие по дипломатически път за отнасянето на спора към арбитраж, а председателят се назначава в следващ период от 60 (шестдесет) дни от последното назначение от двамата арбитри. Ако в рамките на посочения срок някоя от договарящите страни не успее да назначи свой арбитър или назначените арбитри не успеят да се споразумеят за арбитър-председател, всяка от договарящите страни може да поиска от председателя на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване да назначи арбитър за договарящата страната, която не е успяла да определи такъв, или арбитър-председател, според случая. Арбитър-председателят трябва да е гражданин на държава, която има дипломатически отношения с двете договарящи страни по време на назначаването.

 4. В случай на назначаване на арбитър-председател от председателя на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване, ако председателят на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване е възпрепятстван да изпълнява споменатата функция или ако е гражданин на една от договарящите страни, назначаването се извършва от заместник-председателя, а ако той също е възпрепятстван да изпълнява споменатата функция или ако е гражданин на някоя от договарящите страни, назначаването се извършва от старши член на Съвета, който не е гражданин на никоя от договарящите страни.

 5. Освен ако договарящите страни са се съгласили за друго, арбитражният съд определя своята процедура и мястото на арбитража.

 6. Решенията на арбитражния съд са обвързващи за договарящите страни.

 7. Таксите и разходите на арбитър-председателя на арбитражния съд се разпределят поравно между договарящите страни, включително всички разходи, направени от Съвета на ИКАО. Всяка договаряща страна поема самостоятелно таксите и разходите на арбитъра, който я представлява.

 8. Ако и доколкото някоя от договарящите страни или назначена от нея авиокомпания не изпълни решение, дадено съгласно параграф 3 от настоящия член, другата договаряща страна може да ограничи, откаже или отмени правата и привилегиите, които е предоставила по силата на тази Спогодба.

**Член 30**

 **Съответствие с многостранни конвенции или договори**

 Настоящата Спогодба и приложението към нея ще бъдат изменени така, че да съответстват на многостранни конвенции или договори, които могат да станат задължителни за договарящите страни.

**Член 31**

 **Прекратяване**

 1. Всяка договаряща страна може по всяко време да уведоми по дипломатически път другата договаряща страна за решението си да прекрати тази Спогодба. Това уведомление се изпраща едновременно до Международната организация за гражданско въздухоплаване.

 2. В такъв случай Спогодбата се прекратява 12 (дванадесет) месеца след датата на получаване на уведомлението от другата договаряща страна, освен ако уведомлението за прекратяване е оттеглено по взаимно споразумение преди изтичането на този срок. Ако няма потвърждение за получаване от другата договаряща страна, известието се счита за получено 14 (четиринадесет) дни след получаването му от Международната организация за гражданско въздухоплаване.

**Член 32**

 **Регистрация в ИКАО**

 Тази Спогодба и всички изменения към нея се регистрират в Международната организация за гражданско въздухоплаване.

**Член 33**

 **Влизане в сила**

 Тази Спогодба влиза в сила от датата на получаване на последното уведомление по дипломатически път от едната договаряща страна до другата договаряща страна, потвърждаващо, че са изпълнени необходимите мерки в съответствие с националното законодателство за влизане в сила на настоящата Спогодба.

В уверение на това долуподписаните, надлежно упълномощени от съответните им правителства, подписаха тази Спогодба. Маршрутната таблица е неразделна част от тази Спогодба.

Съставена в Рияд на 27 октомври 2022 г., съответстващо на 02 рабиа ал-тани 1444 (по ислямски календар), в два оригинални екземпляра на арабски, български и английски език, като всички текстове са еднакво автентични и всяка договаряща страна запазва по един оригинал на всеки език за изпълнение. В случай на различия в тълкуването на Спогодбата английският текст има предимство.

|  |  |
| --- | --- |
| За правителството | За правителството |
| на Република България: | на Кралство Саудитска Арабия: |
| **Христо Алексиев,** | **Салех Ал-Джасер,** |
| заместник министър-председател по | министър на транспорта |
| икономическите политики и | и логистиката |
| министър на транспорта и съобщенията |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ПРИЛОЖЕНИЕ****Маршрутна таблица**Секция (1):Маршрути за опериране от назначената(ите) авиокомпания(и) от Република България:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Пунктове в Република България | Междинни пунктове | Пунктове в Кралство Саудитска Арабия | Пунктове отвъд |
| Всички пунктове в Република България | Всички пунктове | Всички международни пунктове | Всички пунктове |

 Секция (2):Маршрути за опериране от назначената(ите) авиокомпания(и) от Кралство Саудитска Арабия:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Пунктове в Кралство Саудитска Арабия | Междинни пунктове | Пунктове в Република България | Пунктове отвъд |
| Всички пунктове в Кралство Саудитска Арабия | Всички пунктове | Всички международни пунктове | Всички пунктове |

 Секция (3): Бележки за маршрутите, които ще се извършват от назначената(ите) авиокомпания(и)на двете договарящи страни:1. Междинните пунктове и пунктовете отвъд по всеки от посочените маршрути могат по избор наназначената(ите) авиокомпания(и) да бъдат пропуснати при всеки или всички полети, при условиече превозите започват или завършват на територията на договарящата страна, назначилаавиокомпанията(ите).2. Всяка назначена(и) авиокомпания(и) може да обслужва междинни пунктове и пунктове отвъд,посочени в приложението към тази Спогодба, при условие че не се упражняват права на трафик по пета свобода между тези пунктове и територията на другата договаряща страна.3. Упражняването на права по пета свобода по определени междинни пунктове и пунктовете отвъдот назначените авиокомпании подлежи на споразумение между въздухоплавателните власти на дветедоговарящи страни. |