

**PROTOCOL**  
**Suplimentar la Acordul între Guvernul României și Guvernul Statului Qatar**  
**privind transporturile aeriene**

Guvernul României și Guvernul Statului Qatar denumite în continuare „Părți Contractante”,

Dorind să modifice Acordul între Guvernul României și Guvernul Statului Qatar privind transporturile aeriene, semnat la București la data de 26 Iulie 1993,

Luând în considerare dezvoltarea relațiilor bilaterale între cele două țări.

Dorind să impulsioneze cooperarea între România și Statul Qatar,

Considerând necesar să actualizeze cadrul juridic bilateral în domeniul transportului aerian civil.

Au convenit cele ce urmează :

**Articolul 1**

Acest Protocol completează Acordul între Guvernul României și Guvernul Statului Qatar privind transporturile aeriene, semnat la București la data de 26 Iulie 1993 ( denumit în continuare „Acordul”).

**Articolul 2**

**1. Articolul 1, litera (b) din Acord se înlocuiește după cum urmează:**

“b) termenul “autorități aeronautice” înseamnă în cazul României, Ministerul Transporturilor, iar în cazul Statului Qatar, Președintele Autorității Aviației Civile sau, în ambele cazuri, orice altă persoană sau organism autorizat să îndeplinească funcțiile exercitate în prezent de respectivele autorități”

**2. Următorul text se adaugă ca litera (g) la articolul 1 al Acordului:**

“g) termenul “Acord” înseamnă prezentul Acord, anexa acestuia și orice Protocol sau documente similare care modifică acest Acord și/sau Anexa”;

**3. Următorul text se adaugă ca litera (h) la articolul 1 al Acordului:**

“h) termenul “capacitate”, cu referire la o aeronavă, înseamnă sarcina utilă a aeronavei disponibilă pe o rută sau pe o porțiune de rută; și cu referire la un serviciu aerian specificat înseamnă capacitatea aeronavei, utilizate pentru un astfel de serviciu, înmulțită cu frecvența zborurilor operate de o astfel de aeronavă într-un interval de timp și pe o rută sau pe o porțiune specificate.”



[Faint, illegible text covering the majority of the page, likely bleed-through from the reverse side.]



**4. Următorul text se adaugă ca litera (i) la articolul 1 al Acordului:**

“(i) termenul “tarife de aeroport” înseamnă tarifele sau drepturile percepute pentru utilizarea infrastructurii aeroportuare, facilităților pentru navigația aeriană și alte servicii conexe oferite de una din Partile Contractante celeilalte Parti.”

**5. Articolul 2, alineatul (2) din Acord se înlocuiește după cum urmează:**

“2. Fiecare Parte Contractantă acordă celeilalte Părți Contractante drepturile menționate în prezentul Acord cu scopul de a înființa servicii aeriene internaționale regulate pe rutele specificate în secțiunea corespunzătoare a Tabelului de rute anexat prezentului Acord. Aceste servicii și rute sunt denumite în continuare “servicii convenite”, respective, “rute specificate”. În operarea serviciilor convenite pe rutele specificate, companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă vor beneficia, pe lângă drepturile prevăzute în alin.(1) al prezentului articol, de dreptul de a face escale pe teritoriul celeilalte Părți Contractante și pe teritoriul unui stat terț în punctele specificate pentru acea rută în Tabelul de rute anexat acestui Acord, cu scopul de a imbarca și debarca pasageri și mărfă, inclusiv poștă, în mod separat sau combinat.”

**6. Articolul 3 din Acord se înlocuiește după cum urmează:**

**“ARTICOLUL 3”**

**Desemnarea și Autorizarea**

1. Fiecare Parte Contractantă va avea dreptul să desemneze una sau mai multe companii aeriene în scopul operării serviciilor convenite pe rutele specificate și să retragă sau să modifice o astfel de desemnare. O astfel de desemnare va fi efectuată prin notificare scrisă între autoritățile aeronautice ale celor două Părți Contractante.

2. La primirea unei astfel de desemnări și a cererii de la compania aeriană desemnată, autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante va acorda autorizația corespunzătoare într-un termen procedural minim, cu condiția ca:

(a) în cazul unei companii aeriene desemnate de România:

(i) aceasta să fie stabilită pe teritoriul României, în temeiul Tratatului de instituire a Uniunii Europene și Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, și să aibă o licență de operare valabilă în conformitate cu legislația Uniunii Europene; și

(ii) controlul reglementar efectiv al companiei aeriene să fie exercitat și menținut de statul membru al Uniunii Europene responsabil pentru eliberarea certificatului său de operator aerian, iar autoritatea aeronautică competentă să fie identificată în mod clar în desemnare; și

(iii) compania aeriană să aibă sediul principal al afacerilor pe teritoriul statului membru al Uniunii Europene de la care a primit licența de operare valabilă; și

(iv) compania aeriană să fie deținută, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, și să fie controlată efectiv de statele membre ale Uniunii Europene și/sau resortisanți ai unor state membre ale Uniunii Europene și/sau de către alte state enumerate în anexa și/sau de către resortisanți ai acestor alte state;

(b) în cazul unei companii aeriene desemnată de Statul Qatar:



- (i) Statul Qatar să exercite și să mențină controlul reglementar efectiv al companiei aeriene; și
  - (ii) aceasta să își aibă sediul principal al afacerilor în Statul Qatar.
- (c) compania aeriană desemnată este în măsură să îndeplinească condițiile prevăzute de legile și reglementările cu privire la operarea serviciilor aeriene internaționale, aplicate în mod normal și rezonabil de către Partea Contractantă care primește solicitarea.

3. Dacă o companie aeriană a fost astfel desemnată și autorizată, aceasta poate să încapă operarea serviciilor convenite, în condițiile în care compania aeriană se conformează tuturor prevederilor aplicabile ale prezentului Acord.”

**7. Articolul 4, alineatul (1) din Acord se înlocuiește după cum urmează:**

“1. Fiecare Parte Contractantă va avea dreptul, să revoce sau să suspende o autorizație de operare eliberată pentru exercitarea drepturilor specificate în articolul 2 al prezentului Acord de către o companie aeriană a celeilalte Părți Contractante, sau de a impune condițiile pe care le consideră necesare pentru exercitarea acelor drepturi:

- (a) dacă, în cazul unei companii aeriene desemnate de România:
  - (i) aceasta nu este stabilită, în temeiul Tratatului de instituire a Uniunii Europene și al Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene, pe teritoriul României sau nu are o licență de operare valabilă, eliberată de un stat membru al Uniunii Europene, în conformitate cu legislația Uniunii Europene; sau
  - (ii) controlul reglementar efectiv al companiei aeriene nu este exercitat sau menținut de statul membru al Uniunii Europene responsabil pentru eliberarea certificatului său de operator aerian sau autoritatea aeronautică competentă nu este identificată în mod clar în desemnare; sau
  - (iii) compania aeriană nu își are sediul principal al afacerilor pe teritoriul statului membru al Uniunii Europene de la care a primit licența de operare; sau
  - (iv) compania aeriană nu este deținută, în mod direct sau prin intermediul unei participații majoritare, și nu este controlată efectiv de un stat membru al Uniunii Europene și/sau resortisanți ai statelor membre ale Uniunii Europene și/sau de către alte state enumerate în Anexa și/sau de către resortisanți ai acestor alte state; sau
- (b) dacă, în cazul unei companii aeriene desemnate de Statul Qatar:
  - (i) Statul Qatar nu menține un control reglementat efectiv al companiei aeriene; și
  - (ii) aceasta nu are sediul principal al afacerilor în Statul Qatar; sau
- (c) în cazul în care compania aeriană desemnată nu reușește să se conformeze legilor și reglementărilor aplicate în mod normal și rezonabil de către Partea Contractantă care acordă acele drepturi; sau
- (d) în cazul în care compania aeriană nu reușește să opereze în conformitate cu condițiile stabilite prin prezentul Acord.”

**8. Următorul text se adaugă ca alin. (4) la articolul 5 al Acordului:**

“4. Nici o dispoziție din prezentul Acord nu va împiedica România să aplice pe baze nediscriminatorii taxe sau redevențe pe carburantul furnizat pe teritoriul său, destinat să fie utilizat pe o aeronavă a unei companii aeriene desemnate de Statul Qatar care operează între România și un alt punct din teritoriul altui stat membru al Uniunii Europene. Într-un astfel de caz, Statul Qatar



dispune de un drept similar de a aplica, fără discriminare, impozite, prelevări, taxe sau redevențe similare pe carburantul furnizat pe teritoriul său.”

**9. Următorul text se adaugă ca alin. (4) la articolul 6 al Acordului:**

“4. Fiecare Parte Contractantă va permite oricărei companii aeriene desemnate să își stabilizească frecvența și capacitatea transportului aerian internațional oferit, pasageri și marfă separat sau combinat, pe considerente de piață și comerciale. Nici o Parte Contractantă nu va limita în mod unilateral operațiunile efectuate de companiile aeriene desemnate de cealaltă Parte Contractantă, cu excepția cazurilor prevăzute de prezentul Acord sau când o astfel de limitare este necesară din motive vamale, tehnice, operaționale sau de mediu, în baza condițiilor uniforme în conformitate cu articolul 15 al Convenției.”

**10. Următorul text se adaugă după art. (6), ca articolul 6 bis:**

**„ARTICOLUL 6 bis”**

**Ajutoare de stat**

1. Nici una dintre Părțile Contractante nu va furniza sau nu va permite furnizarea de subvenții de stat sau ajutoare pentru compania sau companiile aeriene desemnate de ea într-o astfel de manieră care ar putea afecta în mod negativ oportunitățile echitabile și corecte ale companiilor aeriene ale celeilalte Părți Contractante de a concura în furnizarea serviciilor aeriene internaționale reglementate de prezentul Acord.

2. În cazul în care una dintre Părțile Contractante consideră că companiile aeriene desemnate de ea sunt supuse unor practici neloiale și discriminatorii, sau că o subvenție sau un ajutor furnizat de către cealaltă Parte Contractantă pentru sau către o companie aeriană a acestei celeilalte Părți Contractante ar afecta în mod negativ sau afectează în mod negativ oportunitățile echitabile și corecte ale companiilor aeriene ale primei Părți Contractante de a concura în furnizarea serviciilor aeriene internaționale reglementate de prezentul Acord, aceasta poate solicita consultări în conformitate cu articolul 14 al prezentului Acord.”

**11. Articolul 8 din Acord se înlocuiește după cum urmează:**

**„ARTICOLUL 8”**

**Tarife**

1. Fiecare Parte Contractantă va permite ca tarifele pentru serviciile aeriene să fie stabilite în mod liber de către fiecare companie aeriană desemnată.

2. Nici una dintre Părțile Contractante nu poate solicita notificarea sau înregistrarea tarifelor ce vor fi aplicate de către compania sau companiile aeriene desemnate conform prezentului Acord.

3. Tarifele vor fi stabilite la niveluri rezonabile, ținându-se seama de toți factorii semnificativi, incluzând interesele utilizatorilor, costul operării, caracteristicile serviciului, un profit rezonabil și alte considerente comerciale legate de piață. Tarifele nu pot fi discriminatorii fără justificare, excesiv de mari, artificial scăzute sau restrictive.



4. Tarifele care vor fi practicate de către companiile aeriene desemnate de către Statul Qatar pentru transporturile efectuate în întregime în Uniunea Europeană se supun legilor Uniunii Europene, care se aplică în mod nediscriminatoriu.”

12. Următorul text se adaugă după art. (8), ca articolul 8 bis:

**“ARTICOLUL 8bis”**

**Notificarea Orarelor**

Companiile aeriene desemnate de fiecare Parte Contractantă vor notifica autoritatea aeronautică a celeilalte Părți Contractante, numai cu titlu de informare înainte de începerea serviciilor lor, orele acestor servicii, specificând frecvența, tipul aeronavei și perioada de validitate. Această cerință se va aplica în același mod la orice modificare a acestora.”

13. Următorul text se adaugă după art. (11), ca articolul 11 bis:

**“ARTICOLUL 11 bis”**

**Siguranță și Inspectie de Rampă**

1. Fiecare Parte Contractantă poate să ceară, oricând, consultări cu privire la standardele de siguranță adoptate de către cealaltă Parte Contractantă, în orice domeniu referitor la echipaje, aeronave sau operarea lor. Aceste consultări vor avea loc în decurs de 30 (treizeci) de zile de la data primirii unei astfel de cereri.

2. Dacă, urmare acestor consultări, o Parte Contractantă constată că cealaltă Parte Contractantă nu respectă și nu utilizează în mod efectiv, în orice astfel de domeniu, standarde privind siguranța aviației care să fie cel puțin egale cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago, prima Parte Contractantă va notifica celeilalte Părți Contractante aceste constatări, precum și măsurile care sunt considerate necesare pentru a se conforma cu acele standarde minime, iar cealaltă Parte Contractantă va întreprinde acțiuni corective adecvate în acest sens. Dacă cealaltă Parte Contractantă nu reușește să întreprindă acțiunile corective adecvate în decurs de 15 (cincisprezece) zile de la primirea unei astfel de notificări, sau într-o perioadă mai lungă care poate fi convenită, această situație va constitui motivul pentru aplicarea prevederilor articolului 4 al prezentului Acord.

3. Fără a aduce atingere obligațiilor prevăzute în articolul 33 din Convenția de la Chicago, s-a convenit că oricare aeronavă operată de sau, în temeiul unui acord de închiriere, în numele unei companii sau al unor companii aeriene ale unei Părți Contractante, în cadrul serviciilor spre sau dinspre teritoriul celeilalte Părți Contractante, poate, cât timp se află în limitele teritoriului acestei celeilalte Părți Contractante, să fie controlată de către reprezentanții autorizați ai acestei celeilalte Părți Contractante, atât la bordul cât și împrejurul aeronavei, pentru a verifica atât valabilitatea documentelor aeronavei, cât și ale echipajului său, precum și starea vizibilă a aeronavei și a echipamentelor sale (în acest articol numită “inspectie de rampă”), cu condiția ca aceste controale să nu producă întârzieri nejustificate.

4. Dacă orice inspectie de rampă sau o serie de asemenea inspecții de rampă naștere la:



(a) suspiciuni serioase privind faptul că aeronava sau operarea acesteia nu corespund cu standardele minime stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago, sau

(b) suspiciuni serioase privind lipsa de menținere și administrare efectivă a standardelor de siguranță stabilite în acel moment în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago,

Partea Contractantă care efectuează inspecția va fi liberă să tragă concluzia, în sensul articolului 33 al Convenției de la Chicago, că cerințele în baza cărora certificatul sau licențele privind acea aeronavă sau echipajul acelei aeronave au fost eliberate sau validate, sau că cerințele în baza cărora este operată acea aeronavă, nu sunt egale sau superioare standardelor minime stabilite în conformitate cu prevederile Convenției de la Chicago.

5. În eventualitatea în care accesul necesar pentru efectuarea unei inspecții de rampă a unei aeronave operată de o companie sau de companiile una dintre Părțile Contractante, în conformitate cu prevederile alineatului 3 al prezentului articol, este refuzat de către un reprezentant al acelei companii sau al companiilor aeriene, cealaltă Parte Contractantă va fi liberă să deducă că există suspiciuni serioase, de tipul celor la care s-a făcut referire în alineatul 4 al prezentului articol, și să tragă concluziile menționate în acel alineat.

6. Fiecare Parte Contractantă își rezervă dreptul de a suspenda sau modifica imediat autorizația de operare a unei companii sau a companiilor aeriene ale celeilalte Părți Contractante, în cazul în care prima Parte Contractantă concluzionează, fie în urma unei inspecții pe rampă, a unei scrii de inspecții pe rampă, a unui refuz al accesului pentru inspecție de rampă, a consultărilor sau în alt mod, că acțiunea imediată este esențială pentru siguranța operării unei companii aeriene.

7. Orice acțiune, întreprinsă de către una dintre Părțile Contractante în conformitate cu prevederile alineatelor 2 sau 6 ale prezentului articol, va fi suspendată în momentul în care motivul întreprinderii acelei acțiuni încetează să existe.

8. Atunci când România a desemnat o companie aeriană al cărei control de reglementare este exercitat și asigurat de un alt stat membru al Uniunii Europene, drepturile Statului Qatar în baza prevederilor privind siguranța din prezentul articol se vor aplica în mod egal cu privire la adoptarea, aplicarea sau menținerea standardelor de siguranță de către acel stat membru al Uniunii Europene, precum și în ceea ce privește autorizația de operare a acelei companii aeriene.”

14. Următorul text se adaugă după art. (13), ca articolul 13 bis:

#### “ARTICOLUL 13 bis”

##### Aranjamente de cooperare pe piață

Orice companie aeriană desemnată de către o Parte Contractantă poate, în cadrul operării sau participării la un serviciu convenit pe o rută specificată, să intre în aranjamente cooperative de piață, cum ar fi „blocked space”, „code sharing” sau în aranjamente de închiriere, cu:



- (a) orice companie aeriană sau companii aeriene ale oricărei Părți Contractante; și
- (b) orice companie aeriană sau companii aeriene ale celeilalte Părți Contractante; și
- (c) orice companie aeriană sau companii aeriene dintr-un stat terț, cu condiția ca:
  - (i) toate companiile aeriene angajate în astfel de aranjamente să dețină autorizațiile necesare pentru a opera pe rutele și segmentele în cauză; și
  - (ii) companiile aeriene precizează în mod clar cumpărătorului la punctul de vânzare, la orice vânzare de bilete, ce companie aeriană va opera în mod efectiv pe fiecare sector al serviciului respectiv și cu ce companie aeriană sau companii aeriene va intra cumpărătorul în relații contractuale.”

15. Următorul text se adaugă în Anexa la Acord, ca Secțiunea C:

**„Secțiunea C”**

**LISTA ALTOR STATE LA CARE SE FACE REFERIRE ÎN ARTICOLUL 3  
AL PREZENTULUI ACORD**

- (a) Republica Islanda (în baza Acordului privind Zona Economică Europeană);
- (b) Principatul Lichtenstein (în baza Acordului privind Zona Economică Europeană);
- (c) Regatul Norvegiei (în baza Acordului privind Zona Economică Europeană);
- (d) Confederația Elvețiană (în baza Acordului privind transportul aerian între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană).”

**Articolul 3**

Prezentul Protocol va intra în vigoare la data la care este primită, pe canale diplomatice, ultima notificare scrisă prin care oricare Parte Contractantă notifică celeilalte Părți Contractante că au fost îndeplinite procedurile sale interne prevăzute pentru intrarea în vigoare a prezentului Protocol.

Drept care, subsemnații, fiind pe deplin autorizați de guvernele lor respective, au semnat prezentul Protocol.

Semnat la                     , la data de                      în dublu exemplar original în limbile română, arabă și engleză, toate textele fiind egal autentice. În eventualitatea vreunei divergențe de interpretare, textul în limba engleză va prevala.

**Pentru Guvernul României**

**Pentru Guvernul Statului Qatar**

Copie conformă cu originalul

*Alina Orosan*  
Alina Orosan, director  
Direcția Drept Internațional și Tranzacții  
Ministerul Afacerilor Externe





**PROTOCOL**  
**Supplementary to the Air Transport Agreement between the Government of Romania  
and the Government of State of Qatar**

The Government of Romania and the Government of the State of Qatar, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Desiring to modify the Air Transport Agreement between the Government of Romania and the Government of the State of Qatar, signed at Bucharest on 26 July 1993,

Taking into account the development of the bilateral relations between their countries.

Desiring to impel the co-operation between Romania and the State of Qatar,

Considering necessary to update the bilateral legal frame in the field of civil air transport.

Have agreed as follows:

**Article 1**

This Protocol supplements the Air Transport Agreement between the Government Romania and the Government State of Qatar, signed at Bucharest on 26 July 1993 (hereinafter referred to as "the Agreement").

**Article 2**

1. Article 1, paragraph (b) of the Agreement shall be replaced by the following:

"b) the term "aeronautical authorities" means in the case of Romania, the Ministry of Transport, and in case of the State of Qatar, the Chairman of the Civil Aviation Authority, or in both cases any other person or body, authorized to perform the functions presently exercised by the said authorities"

2. The following text shall be added as paragraph (g) of Article 1 of the Agreement:

"g) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto and any Protocols or similar documents amending this Agreement and/or the Annex."

3. The following text shall be added as paragraph (h) of Article 1 of the Agreement:

"h) the term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of the aircraft available on a route or section of a route; and in relation to a specified air service means the capacity of aircraft, used on such service, multiplied by the frequency of the flights, operated by such aircraft over a given period and route or section of route."



4. The following text shall be added as paragraph (i) of Article 1 of the Agreement:

"(i) the term "airport charges" means fees or rates levied for the use of airports, navigational facilities and other related services offered by one Contracting Party to the other."

5. Article 2, paragraph (2) of the Agreement shall be replaced as follows:

"2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedule annexed to this agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party and the territory of a third country at the points specified for that route in the schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail, in combination or separately."

6. Article 3 of the Agreement shall be replaced as follows:

**"ARTICLE 3"**

**Designation and Authorisation**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designation shall be effected by virtue of a written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

2. On receipt of such a designation and of application from the designated airline, the aeronautical authority of the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisation with minimum procedural delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated by Romania:

- (i) it is established in the territory of Romania under the Treaty establishing the European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
- (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (iii) the airline has its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the valid operating licence; and
- (iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by European Union Member States and/or nationals of European Union Member States, and /or by other states listed in the Annex and/or nationals of such other states.

(b) in the case of an airline designated by the State of Qatar:

- (i) State of Qatar has and maintains effective regulatory control of the airline; and
- (ii) it has its principal place of business in the State of Qatar.



(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application.

3. When an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement."

**7. Article 4 paragraph (1) of the Agreement shall be replaced as follows:**

"1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by a designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights:

- (a) where, in the case of an airline designated by Romania:
  - (i) it is not established in the territory of Romania under the Treaty establishing the European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union or does not have a valid Operating Licence from a European Union Member State in accordance with European Community Law; or
  - (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
  - (iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the European Union Member State from which it has received the operating licence; or
  - (iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and is not effectively controlled by a European Union Member State and/or nationals of European Union Member States, and/or by other States listed in the Annex and/or nationals of such other states; or
- (b) where, in the case of an airline designated by the State of Qatar:
  - (i) State of Qatar is not maintaining effective regulatory control of the airline; and
  - (ii) it does not have its principal place of business in the State of Qatar; or
- (c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or
- (d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement."

**8. The following text shall be added as paragraph 4 in Article 5 of the Agreement:**

"4. Nothing in this Agreement shall prevent Romania from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of State of Qatar that operates between Romania and another point in the territory of another European Union Member State. In such case, State of Qatar will have similar right to impose, without discrimination, similar taxes, levies, fees or charges on fuel supplied in its territory."

**9. The following text shall be added as paragraph 4 in Article 6 of the Agreement:**



“4. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, passengers and cargo separately or in combination, according to commercial and market-based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other Contracting Party, except according to the terms of this Agreement or as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons, under uniform conditions consistent with Article 15) of the Convention.”

10. The following text shall be added after Article 6 of the Agreement as Article 6 bis:

**„ARTICLE 6 bis”**

**State aids**

1. Neither Contracting Party shall provide or permit State subsidies or support for or to its designated airline or airlines in such a way that would adversely affect the fair and equal opportunity of the airlines of the other Contracting Party to compete in providing international air services governed by this Agreement.

2. In case that one Contracting Party considers that its designated airlines are being subject to discrimination or unfair practices, or that a subsidy or support provided by the other Contracting Party for or to the airlines of that other Contracting Party would adversely affect or is adversely affecting the fair and equal opportunity of the airlines of the first Contracting Party to compete in providing international air services governed by this Agreement, it may request consultations in accordance with Article 14 of this Agreement.”

11. Article 8 of the Agreement shall be replaced as follows:

**“ARTICLE 8”**

**Tariffs**

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established freely by each designated airline.

2. Neither Contracting Party may require notification or filing of any tariff to be charged by an airline or airlines designated under this Agreement.

3. The tariffs shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial considerations in the market-place. The tariffs cannot be unreasonably discriminatory, unduly high, artificially low or restrictive.

4. The tariffs to be charged by the airlines designated by the State of Qatar for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union Law, which shall be applied on a non-discriminatory basis.”

12. The following text shall be added after Article 8 of the Agreement as Article 8bis:

**“ARTICLE 8bis”**



### Notification of Timetables

The designated airlines of each Contracting Party shall notify the aeronautical authority of the other Contracting Party, only for information purposes, prior to the inauguration of their services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof."

13. The following text shall be added after Article 11 of the Agreement as Article 11 bis:

### "ARTICLE 11 bis"

#### Safety and Ramp Inspection

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

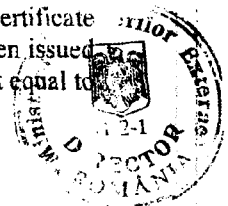
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention;

the Contracting Party carrying out the ramp inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid or that the requirements under which that aircraft is operated are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.



5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where Romania has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of State of Qatar under the present Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorisation of that airline."

14. The following text shall be added after Article 13 of the Agreement as Article 13 bis:

**"ARTICLE 13 bis"**

**Co-operative Marketing Arrangements**

In operating or holding out the agreed services on the specified routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- (a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- (b) an airline or airlines of the other Contracting Party; and
- (c) an airline or airlines of a third country.

provided that:

- (i) all airlines in such arrangements hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and
- (ii) in respect of any tickets sold, the airline makes it clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship."

15. The following text shall be added in the Annex to the Agreement as Section C, as follows:

„Section C



LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLE 3 OF THE AGREEMENT

- (a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
- (b) The Principality of Lichtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
- (c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area); and
- (d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport)."

Article 3

The present Protocol shall enter into force on the date of receipt of the latter written notification, through diplomatic channels, by which either Contracting Party notifies the other Contracting Party that its internal legal requirements for the entry into force of this Protocol have been fulfilled.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Protocol.

Done at Doha on 27.02.15 in two original copies, in the Romanian, Arabic and English languages, all the texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of  
Romania

For the Government of the  
State of Qatar

Copie conformă cu originalul

Alina Oprea, Director  
Direcția Drept Internațional și Tratat  
Ministerul Afacerilor Externe



