

Regeringens proposition till riksdagen godkännande och sättande i kraft av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Qatar, å andra sidan

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner ett luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Qatar, å andra sidan, och att riksdagen antar en lag för att sätta i kraft de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Avtalet är ett blandat avtal vars bestämmelser dels omfattas av unionens, dels av medlemsstaternas behörighet.

Ikraftsättandet av avtalet stöder det strategiska målet Ett livskraftigt Finland i regeringsprogrammet för statsminister Sanna Marins regering. Avtalet främjar Finlands konkurrenskraft genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska unionen och Qatar.

Genom avtalet öppnas luftfartsmarknaden mellan Europeiska unionens medlemsstater och Qatar och uppdateras de nuvarande reglerna och normerna för flygningar mellan EU och Qatar. Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag tillhandahålla tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av enhetliga regler. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användning av gemensamma linjebeteckningar och om leasing. Bilateral arrangemang som gäller sådana trafikrättigheter som inte omfattas av avtalet får fortfarande upprättas och tillämpas.

Det är det första luftfartsavtalet mellan EU och en gulfstat. Avtalet förbättrar förbindelserna och främjar handel, turism, investeringar samt ekonomisk och social utveckling. Genom avtalet fastställs nya samarbetsarrangemang mellan Europeiska unionen och Qatar när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst och miljö.

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som granskar frågor som gäller genomförandet av avtalet och vid behov frågor som gäller tolkningen och tillämpningen av avtalet.

Avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då parterna bekräftat att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts. I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
MOTIVERING	3
1 Bakgrund och beredning	3
1.1 Bakgrund	3
1.2 Beredning	3
2 Avtalets syfte	4
3 De viktigaste förslagen	4
4 Propositionens konsekvenser	5
5 Remissvar	5
6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland	6
7 Ikraftträdande	9
8 Bifall av Ålands lagting	10
9 Genomförande och uppföljning	10
10 Förhållande till andra propositioner	10
11 Behovet av riksdagens samtycke	10
LAGFÖRSLAG	14
Lag om luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Qatar, å andra sidan	14
AVTALSTEXT	15
ANDRA BILAGOR	60
BILAGA I – II	60
ANNEX I - II	60

MOTIVERING

1 Bakgrund och beredning

1.1 Bakgrund

Det ingår i unionens yttre luftfartspolitik att förhandla fram övergripande luftfartsavtal på EU-nivå i sådana fall där det kunnat påvisas att det ger mervärde och ekonomiska fördelar. EU:s luftfartspolitik ges bakgrund i kommissionens meddelanden COM(2012) 556 final ”EU:s yttre luftfartspolitik – att möta framtidens utmaningar” och ”En luftfartsstrategi för Europa” (COM(2015) 598 final).

Qatar hör till de marknader utanför EU som växer allra snabbast. Så gott som alla medlemsstater har redan innan avtalet undertecknades beviljat fullt tillträde till sina marknader med stöd av bilaterala luftfartsavtal med Qatar. De bilaterala avtalen innehåller dock inte tillräckliga bestämmelser om väsentliga omständigheter för att undvika missbruk av liberaliserade marknader, bland annat när det gäller rättvis konkurrens, öppenhet och sociala frågor. Syftet med luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Qatar, å andra sidan, är särskilt att säkerställa rättvis konkurrens, icke-diskriminering, öppenhet och lika konkurrensvillkor för alla ekonomiska aktörer, att gradvis öppna marknaden för tillträde till flygrutter och kapacitet och att förbättra förbindelserna till nytta för konsumenterna och ekonomin.

Finland och Qatar har ett gällande bilateralt luftfartsavtal (FördrS 87/1999). Det bilaterala luftfartsavtalet kan tillämpas endast till den del det multilaterala avtalet inte innehåller bestämmelser om samma frågor. Detta innebär att det i första hand är det multilaterala avtalet som tillämpas. I det multilaterala avtalet finns dock artiklar där det föreskrivs att fördelaktigare bestämmelser i bilaterala avtal fortsättningsvis kan tillämpas enligt icke-diskriminerande kriterier.

1.2 Beredning

Beredningen av avtalet

Kommissionen har i enlighet med rådets bemyndigande av den 7 juni 2016 förhandlat om ett luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan. I förhandlingsdirektiven bekräftades det allmänna målet att förhandla fram ett övergripande luftfartsavtal som syftar till att stegvis och ömsesidigt ge tillträde till marknaderna, förbättra regleringssamarbetet och tillnärmningen av lagstiftningen samt säkerställa rättvis konkurrens och öppenhet. Parterna paraferade avtalsutkastet i enlighet med förhandlingsanvisningarna den 4 mars 2019.

Rådet fattade beslut om avtalets undertecknande den 28 juni 2021 och det undertecknades i Luxemburg den 18 oktober 2021.

Den nationella beredningen

Riksdagen har informerats om förhandlingarna om ett EU-luftfartsavtal med Qatar genom en U-skrivelse (U 23/2017 rd). Kommissionens förslag till rådets beslut om ingående av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, har delgetts riksdagen genom en kompletterande U-skrivelse (UK 12/2021 rd).

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet.

2 Avtalets syfte

Det centrala med detta avtal är att säkerställa en rättvis konkurrens, icke-diskriminering, öppenhet och lika verksamhetsbetingelser mellan de ekonomiska aktörerna, att gradvis öppna marknaden för tillträde till flygrutter och kapacitet och att förbättra förbindelserna. Flygbolagen får därmed möjlighet att fritt trafikera från vilken ort som helst inom Europeiska unionen till Qatars territorium inom avtalets regleringsramar. Avtalet syftar bland annat till att underlätta utvidgningen av möjligheterna till internationell lufttrafik, säkerställa stränga krav för att förhindra missbruk av den öppna marknaden och därigenom maximera fördelarna för konsumenter, luftfartens hela värdekedja och arbetstagare.

Efter övergångsperioden kan lufttrafikföretagen inom den enhetliga regleringsram som avtalet skapar fritt trafikera från vilken ort som helst i Europeiska unionen till Qatar när det gäller passagerar- och frakttjänster, vilket för närvarande inte är möjligt. När det gäller vissa frakttjänster kan de också bedriva trafik till bortomliggande orter inom ramen för geografiska begränsningar och begränsningar av turtätheten.

Genom avtalet säkerställs att alla lufttrafikföretag i unionen har kommersiella möjligheter, till exempel i fråga om markttjänster, gemensamma linjekoder, intermodalitet och frihet att fastställa priser. Genom avtalet avskaffas också kravet på att EU-lufttrafikföretag ska samarbeta med en lokal operatör för att etablera lokala kontor i Qatar, vilket underlättar för EU-lufttrafikföretag att bedriva affärsverksamhet i Qatar.

I avtalet föreskrivs också om sociala frågor på samma sätt som i EU:s internationella handelsavtal. Parterna åtar sig att förbättra sin socialpolitik och arbetskraftspolitik i enlighet med sina internationella åtaganden, som överenskommits särskilt inom ramen för Internationella arbetsorganisationen (ILO). Motsvarande bestämmelser ingår inte i medlemsstaternas nuvarande bilaterala luftfartsavtal. Avtalet är uppbyggt så att de centrala principerna ingår i avtalets huvudtext och att det i bilagorna föreskrivs om detaljer av teknisk natur.

Meningen är att avtalet ska tillämpas provisoriskt innan det träder i kraft internationellt.

3 De viktigaste förslagen

I denna proposition föreslås det att riksdagen för Finlands del godkänner luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan. Bland annat Finlands godkännande krävs för att avtalet ska träda i kraft internationellt. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom den blankettlag som ingår i propositionen.

I 1 § i den föreslagna lagen föreskrivs det att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen ska gälla som lag, sådana Finland har förbundit sig till dem. Paragrafen innehåller den i en blankettlag sedvanliga bestämmelsen som sätter i kraft de avtalsbestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

I 2 § föreskrivs det att bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen, och om tillämpningen av dessa bestämmelser innan avtalet träder i kraft internationellt, utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 3 § föreskrivs det att bestämmelser om lagens ikraftträdande utfärdas genom förordning av statsrådet. Vidare föreskrivs det att det genom förordning av statsrådet får föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Propositionens konsekvenser

Genom luftfartsavtalet möjliggörs reguljär flygtrafik från vilken ort som helst i Europeiska unionen till Qatars territorium och slopas begränsningar för tillträde till marknaden, såsom kravet på att EU-lufttrafikföretag ska samarbeta med en lokal aktör för att etablera lokala kontor i Qatar. Slopandet av begränsningarna främjar handel, turism och investeringar parterna emellan.

Det förväntas inte ske några förändringar i antalet direkta flygningar mellan Finland och Qatar.

Om det sker betydande förändringar i passagerarflödena, kan en öppning av marknaden få konsekvenser för växthusgasutsläppen och flygbullret. Om passagerarflödena ökar kan växthusgasutsläppen och flygbullret öka. Om trafikflödet styrs smidigare in på mer ändamålsenliga rutter, kan växthusgasutsläppen och flygbullret minska.

Propositionen har inga konsekvenser för militär eller statlig luftfart.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller konsekvenser för organisation och personal på nationell nivå.

5 Remissvar

Utlåtanden om utkastet till proposition begärdes av utrikesministeriet, justitieministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket samt medlemmarna i flygtrafiksnätverket. Till flygtrafiksnätverket hör representanter förutom från ovannämnda aktörer även från försvarsministeriet, inrikesministeriet, arbets- och näringsministeriet, Finlands ständiga representation vid EU, Centralhandelskammaren, Business Finland Oy, Finavia Abp, Gränsbevakningsväsendet, Finnair Abp, Nordic Regional Airlines Oy, Fintraffic, Board of Airline Representatives in Finland och Kuluttajaliitto - Konsumentförbundet ry. Utrikesministeriet konstaterade i sitt utlåtande att ministeriet instämmer i det som framförts i utkastet till proposition och understöder att avtalet godkänns och sätts i kraft. Utrikesministeriet framförde i sitt utlåtande lagtekniska ändringsförslag till propositionen. De preciseringar som föreslogs av utrikesministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande lagtekniska ändringsförslag och preciseringar. De preciseringar som föreslogs av finansministeriet har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Transport- och kommunikationsverket konstaterade i sitt utlåtande att verket har deltagit i avtalsförhandlingarna och att dess synpunkter har beaktats i regeringspropositionen redan i beredningsskedet. Transport- och kommunikationsverket konstaterade att verket stöder att propositionen lämnas till riksdagen i samma form som vid begäran om utlåtande.

Finnair Abp konstaterar i sitt utlåtande att det stöder att avtalet sätts i kraft. I utlåtandet konstateras det att avtalet ger mervärde i synnerhet genom att verksamhetsbetingelserna blir jämlika och regleringen harmoniseras.

Försvarsministeriet konstaterade att propositionen inte har några konsekvenser för militär eller statlig luftfart och att ministeriet därmed inte har något att anföra om propositionsutkastet. Även inrikesministeriet meddelade att det inte har något att yttra om propositionen.

De övriga remissinstanserna hade inga kommentarer om propositionen.

6 Bestämmelserna i avtalet och deras förhållande till lagstiftningen i Finland

Bestämmelserna i avtalet grundar sig på EU:s och Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) standardavtalsklausuler.

I inledningen till avtalet konstaterar parterna att de önskar ingå ett luftfartsavtal som kompletterar konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944. Parterna konstaterar att de önskar främja jämlik konkurrens och erkänner att vissa subventioner kan inverka negativt på konkurrensen.

Artikel 1. Definitioner. I artikeln definieras de viktigaste begreppen i avtalet.

AVDELNING I: EKONOMISKA BESTÄMMELSER.

Artikel 2. Beviljande av rättigheter. I punkt 1 fastställs de rutter på vilka vardera parten tillåter den andra partens lufttrafikföretag att bedriva lufttrafik med de trafikrättigheter enligt den första, andra, tredje och fjärde friheten som beviljas i punkterna 2, 3 och 4 samt dessutom med de trafikrättigheter enligt femte friheten som är begränsade i fråga om fraktrafik. Trafikrättigheterna omfattas av de övergångsbestämmelser som anges i bilaga I till avtalet. I punkt 5 förbjuds i enlighet med internationell kutym cabotage, det vill säga trafik mellan orter inom den andra partens territorium. Bestämmelser om regelbunden lufttrafik mellan Finland och tredjeländer finns i 13 kap. i lagen om transportservice (320/2017).

Artikel 3. Trafiktillstånd. I artikeln föreskrivs det under vilka förutsättningar den behöriga myndigheten i en av parterna ska bevilja trafiktillstånd efter att ha fått en ansökan från ett lufttrafikföretag i den andra parten. Tillstånd ska beviljas med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som anges i leden är uppfyllda. I Finland beviljas trafiktillstånd av Transport- och kommunikationsverket med stöd av 124 § i lagen om transportservice.

Artikel 4. Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av tillstånd. I artikeln föreskrivs om de fall där parternas behöriga myndigheter får vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag i den andra parten. Centrala kriterier är avsaknad av de förutsättningar för trafiktillstånd som anges i artikel 3 och brott mot de lagar och föreskrifter som tillämpas på partens territorium (artikel 6).

Artikel 5. Liberalisering av ägande och kontroll. I artikeln enas parterna om att i den gemensamma kommittén vid lämplig tidpunkt undersöka möjligheterna till en ömsesidig liberalisering av ägande och kontroll av lufttrafikföretag på grundval av de potentiella fördelar som kan uppstå. Som ett resultat av den undersökningen får den gemensamma kommittén rekommendera ändringar av avtalet i enlighet med artikel 25.

Artikel 6. Efterlevnad av lagar och andra författningar. Det föreskrivs i artikeln att den ena partens lagar och andra författningar avseende inresa till, flygning inom eller utresa från den partens territorium med luftfartyg som utför internationell lufttransport, ska iakttas av den andra partens lufttrafikföretag vid inresa till, flygning inom eller utresa från den ena partens territorium. På motsvarande sätt ska på passagerare, besättning, bagage, frakt och/eller post tillämpas den partens lagar och bestämmelser om inresa, uppehåll och utresa. Parterna ska dessutom tillåta att den andra partens lufttrafikföretag säkerställer att de som transporteras har de resedokument som krävs för resan.

Artikel 7. Rättvis konkurrens. I artikeln föreskrivs om efterlevnad av regler om konkurrensrätt och om förfaranden vid överträdelser samt säkerställs rättvisa och lika möjligheter att konkurrera i fråga om att tillhandahålla lufttransporttjänster.

Artikel 8. Kommersiella möjligheter. I artikeln föreskrivs om undanröjande av handelshinder för parternas lufttrafikföretag. I artikeln bekräftas att parternas lufttrafikföretag har omfattande rättigheter att tillhandahålla och sälja lufttrafik, inbegripet rätten att utan lokal partner (local sponsor) på den andra partens territorium etablera försäljningskontor för tillhandahållande av lufttransporter. När det gäller markttjänster bekräftas i artikeln att lufttrafikföretag har rätt att utföra sina egna markttjänster eller att tillhandahålla markttjänster för andra samt att välja bland leverantörer som tillhandahåller markttjänster. Parternas lufttrafikföretag får ingå avtal om samverkande marknadsföring och använda land- och yttransporter.

Artikel 9. Tullar. Lufttrafikföretags luftfartyg med reservdelar, förråd och annat som uteslutande är avsett för drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport samt bagage och last i direkt transitering befrias i artikeln på ömsesidig basis från nationella, lokala och Europeiska unionens importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter, inspektionsavgifter, mervärdesskatter (moms) eller andra liknande indirekta skatter, och liknande avgifter. Befrielsen gäller inte avgifter som grundar sig på kostnader för tillhandahållna tjänster eller bränsle som används mellan två punkter som trafikeras inom den ena partens territorium eller varor som sålts för annat ändamål än att konsumeras av passagerare ombord på ett luftfartyg som används mellan två punkter inom partens territorium. Bestämmelserna i artikeln påverkar inte EU-bestämmelserna i konventionerna mellan EU:s medlemsstater och Qatar för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital.

Artikel 10. Användaravgifter. Det föreskrivs i artikeln att de avgifter som tas ut för flygtrafik- och flygkontrolltjänster ska vara kostnadsbaserade och icke-diskriminerande. Parterna får ta ut användaravgifter för utnyttjande av flygplats, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster, med undantag för markttjänster. Dessa avgifter ska avspegla kostnaderna och får inbegripa en skälig avkastning men inte vara orättvist diskriminerande. När användaravgifterna fastställs ska de lufttrafikföretag som använder tjänsterna höras.

Artikel 11. Passagerarpriser och fraktpriser. I artikeln åläggs parterna att tillåta att passagerarpriser och fraktpriser sätts fritt av parternas lufttrafikföretag grundat på fri och rättvis konkurrens.

Artikel 12. Statistik. Det föreskrivs i artikeln att parterna ska samarbeta i den gemensamma kommittén för att underlätta utbytet av statistisk information. Vardera parten ska på begäran förse den andra parten med sådan tillgänglig icke konfidentiell och icke kommersiellt känslig statistik om lufttransport som rimligtvis kan begäras.

AVDELNING II. REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 13. Flygsäkerhet. I artikeln åtar sig parterna att vid behov öka samarbetet när det gäller undersökning av olyckor, utarbetande av lagstiftning och utbyte av säkerhetsinformation. Vardera parten ska godkänna sådana giltiga bevis, certifikat och licenser som har erkänts giltiga för bedrivande av lufttrafik och som har utfärdats eller godkänts av den andra parten. Vardera parten får begära samråd om de säkerhetsnormer och säkerhetskrav som den andra parten upprätthåller och tillämpar. Vardera parten får utföra rampinspektioner av den andra partens luftfartyg inom sitt territorium. Vidare får parterna vidta lämpliga och omedelbara åtgärder om de upptäcker bristande efterlevnad av bestämmelserna om luftfartssäkerhet. Den andra parten ska dock omedelbart underrättas om detta.

Artikel 14. Luftfartsskydd. I artikeln åtar sig parterna att uppnå högsta normer för luftfartsskydd. Parterna bekräftar iakttagande av de internationella konventioner om luftfartsskydd som anges i punkt 2 och som bägge parter är parter i, och i enlighet med punkt 4 av de normer för luftfartsskydd och den lämpliga rekommenderade praxis som fastställts av Icao. För att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar ska parterna vidta förebyggande åtgärder och dessutom får varje part när ett omedelbart hot mot luftfartsskyddet föreligger vidta de åtgärder den anser nödvändiga, inbegripet anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium. Parterna ska hjälpa varandra när det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftskyddsbestämmelserna i artikeln får den parten begära omedelbart samråd med den andra parten.

Artikel 15. Flygledningstjänst. Det föreskrivs i artikeln att parterna ska samarbeta i lagstiftningsfrågor som rör flygtrafiktjänster, inbegripet tillsynen av sådana tjänster. Vidare ska parterna uppmanra sina behöriga myndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster att samarbeta om interoperabilitet och att främja samarbete mellan sina leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att utbyta färdplansdata och samordna trafikflödena för att optimera flygeffektiviteten.

Artikel 16. Miljö. I artikeln bekräftar parterna sin strävan att minska växthusgasutsläppen från luftfarten och minimera luftfartens miljöpåverkan.

Artikel 17. Lufttrafikföretags skadeståndsansvar. Det föreskrivs i artikeln att lufttrafikföretagens skadeståndsansvar bestäms i enlighet med Montrealkonventionen.

Artikel 18. Konsumentskydd. I artikeln förbinder sig parterna att samarbeta genom samråd i den gemensamma kommittén i frågor som rör konsumentintressen för att skydda konsumenternas intressen inom luftfarten.

Artikel 19. Datoriserade bokningssystem. I artikeln bekräftar parterna sin skyldighet att trygga fri konkurrens för dem som säljer datoriserade bokningssystem.

Artikel 20. Sociala aspekter. I artikeln bekräftar parterna sitt åtagande att främja och genomföra de grundläggande rättigheterna och principerna i arbetslivet inom luftfarten och målen i Internationella arbetsorganisationens (ILO) agenda för anständigt arbete.

AVDELNING III INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER.

Artikel 21. Tolkning och genomförande. Det föreskrivs i artikeln att parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att fullgöra de skyldigheter som följer av avtalet, förbinda sig till åtgärder som är lämpliga och proportionella i förhållande till målen för dessa åtgärder när de utövar sina rättigheter enligt avtalet och avstå från varje åtgärd som kan äventyra uppfyllandet av målen i avtalet.

Artikel 22. Gemensamma kommittén. Det föreskrivs i artikeln att det inrättas en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna, som ska ansvara för förvaltningen av avtalet och se till att det genomförs på rätt sätt. I enlighet med etablerad praxis ska kommittén bestå av företrädare för såväl Qatar som Europeiska unionen och medlemsstaterna. Beslutsrätten i kommittén fördelas mellan unionen och medlemsstaterna i enlighet med om unionen har exklusiv eller delad behörighet i frågan. I artikeln fastställs förfarandet i den gemensamma kommittén och den gemensamma kommitténs uppgifter.

Artikel 23. Tvistlösning och skiljeförfarande. I artikeln fastställs förfarandena för skiljeförfarande i tvister som gäller tillämpningen eller tolkningen av avtalet. Om en tvist inte kan lösas i den gemensamma kommittén och parterna inte kommer överens om något annat, ska frågan avgöras av en skiljedomstol om består av tre skiljemän.

Artikel 24. Förhållande till andra avtal. Det föreskrivs i artikeln att avtalet häver tidigare avtal och överenskommelser om samma frågor mellan parterna. De bestämmelser i det tidigare luftfartsavtalet mellan Finland och Qatar om frågor som omfattas av artiklarna 2, 3, 8 och 11 i det föreliggande avtalet ska fortsätta att gälla som bestämmelser i det avtalet, om de är mer gynnsamma och/eller flexibla för de berörda lufttrafikföretagen.

Artikel 25. Ändringar. Det föreskrivs i artikeln att ändringar av avtalet får överenskommas mellan parterna efter samråd som hållits i enlighet med artikel 22 och på de villkor som anges i artikel 29. Avtalsändringarna träder i kraft först efter det att parterna har slutfört de interna förfaranden som krävs.

Artikel 26. Anslutning av nya medlemsstater i Europeiska unionen. Det föreskrivs i artikeln att avtalet är öppet för anslutning av stater som har blivit EU-medlemsstater efter dagen för undertecknandet av avtalet.

Artikel 27. Uppsägning. Det föreskrivs i artikeln att avtalet får sägas upp genom att skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra parten om detta.

Artikel 28. Registrering av avtalet. Det föreskrivs i artikeln om registrering av avtalet hos Icaos råd och hos FN:s sekretariat när avtalet har trätt i kraft.

Artikel 29. Ikraftträdande, provisorisk tillämpning och depositarie. Det föreskrivs i artikeln att avtalet träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den månad då parterna har underrättat varandra om att deras respektive interna förfaranden som är nödvändiga för ändamålet har slutförts. Parterna ska dock från och med dagen för undertecknandet av avtalet tillämpa avtalet provisoriskt i enlighet med sina interna förfaranden och/eller nationell lagstiftning.

Artikel 30. Giltiga texter. Avtalet är upprättat i två exemplar på Europeiska unionens officiella språk och på arabiska, vilka alla texter är lika giltiga.

Bilaga I. ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER. I bilagan föreskrivs om de övergångsbestämmelser för gradvis liberalisering av tredje och fjärde frihetsrättigheter som gäller för flygningar mellan punkter i Qatar och punkter i Belgien, Tyskland, Frankrike, Italien och Nederländerna. Vidare fastställs i bilagan övergångsbestämmelser för liberaliseringen av de femte frihetsrättigheterna för rena frakttjänster.

Bilaga II. GEOGRAFISK TILLÄMPLIGHET FÖR FEMTE FRIHETSRÄTTIGHETER FÖR RENA FRAKTTJÄNSTER. I bilagan fastställs det geografiska tillämpningsområdet för femte frihetsrättigheter för frakttjänster, det vill säga för anslutande flyg till tredjeländer.

7 Ikraftträdande

Det föreslås att den lag som ingår i propositionen ska träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

8 Bifall av Ålands lagting

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27 § 14 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till rikets lagstiftningsbehörighet.

9 Genomförande och uppföljning

Genomförandet av avtalet följs upp i den gemensamma kommitté som avses i artikel 22 och som är sammansatt av företrädare för parterna.

10 Förhållande till andra propositioner

Samtidigt med denna proposition har regeringens propositioner om godkännande och sättande i kraft av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Ukraina, å andra sidan, samt om godkännande och sättande i kraft av avtalet om ett gemensamt luftfartsområde mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Armenien, å andra sidan, lämnats till riksdagen. Propositionernas ikraftträdande är inte beroende av varandra.

11 Behovet av riksdagens samtycke

Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten

Luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, är ett blandat avtal. Blandade avtal innehåller bestämmelser som hör dels till unionens, dels till medlemsstaternas behörighet. Ett blandat avtal kan innehålla bestämmelser som hör enbart till unionens behörighet eller enbart till medlemsstatens behörighet eller bestämmelser som omfattas av delad behörighet. Enligt grundlagsutskottets vedertagna tolkning omfattar riksdagens godkännandebehörighet inte de bestämmelser i blandade avtal som hör till unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som bestämmelserna i det omfattas av Finlands behörighet.

Internationella luftfartsförbindelser mellan EU:s medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagor till dem och genom andra relaterade bilaterala och multilaterala fördrag. Enligt de så kallade Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol har meddelat i målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98 har unionen exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i bilaterala avtal. Till följd av domarna ska alla nuvarande bilaterala avtal mellan medlemsstater och tredjeländer som står i strid med unionsrätten ändras eller ersättas med nya avtal som överensstämmer med den. Domarna innebar också att luftfartsavtal i allt större omfattning ingås mellan unionen och ett tredjeland. Enligt domarna ska flygtrafiken betraktas som ett område av gemensamt intresse för unionen.

Nationella bestämmelser om de områden avtalet omfattar finns i luftfartslagen (864/2014), lagen om transportservice (320/2017), lagen om Transport- och kommunikationsverket (935/2018), lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011), konsumentskyddslagen (38/1978) och lagen om kombinerade resetjänster (901/2017). Dessa lagar kompletterar den

övergripande EU-lagstiftningen. Europeiska unionens domstol har ansett att unionen har exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i luftfartsavtalen. Unionens lagstiftning på det område som omfattas av avtalet är rätt omfattande. Eftersom det ärende som är föremål för avtalen dels faller under unionens, dels under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan *förordningen om yttre förbindelser*). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande mellan medlemsstaterna och kommissionen inrättats i syfte att säkerställa att de bilaterala luftfartsavtal som medlemsstaterna ingått med tredjeländer harmonierar med unionslagstiftningen.

Enligt regeringens uppfattning omfattas artiklarna i avtalet av Europeiska unionens behörighet till följande delar: Artikel 1 (Definitioner) som innehåller begrepp som omfattas av både medlemsstaternas och Europeiska unionens behörighet, artikel 2 (Beviljande av rättigheter), artikel 5 (Liberalisering av ägande och kontroll), artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) till den del det är fråga om EU-reglering, artikel 7 (Rättvis konkurrens), artikel 8 (Kommersiella möjligheter), artikel 9 (Tullar) till den del artikeln gäller tullar, artikel 10 (Användaravgifter), artikel 11 (Passagerarpriser och fraktpriser), artikel 12 (Statistik), artikel 13 (Flygsäkerhet), artikel 14 (Luftfartsskydd), artikel 15 (Flygledningstjänst), artikel 16 (Miljö), artikel 17 (Lufttrafikföretags skadeståndsansvar), artikel 18 (Konsumentskydd), artikel 19 (Datoriserade bokningssystem), artikel 20 (Sociala aspekter), bilaga I (Övergångsbestämmelser) och bilaga II (Geografisk tillämplighet för femte frihetsrättigheter för rena frakttjänster).

Enligt regeringens uppfattning hör bestämmelserna i avtalet till medlemsstaternas verksamhetsområde enligt följande: Artikel 1 (Definitioner) där det ingår begrepp som gäller artiklar som hör till både medlemsstaternas och Europeiska unionens behörighet, artikel 3 (Trafiktillstånd), artikel 4 (Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av tillstånd), artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar) till den del det är fråga om nationell reglering samt artikel 10 (Tullar) till den del den gäller skatter. De artiklar som avser institutionella bestämmelser, det vill säga artikel 21 (Tolkning och genomförande), artikel 22 (Gemensamma kommittén), artikel 23 (Tvistlösning och skiljeförfarande), artikel 24 (Förhållande till andra avtal), artikel 25 (Ändringar), artikel 26 (Anslutning av nya medlemsstater i Europeiska unionen), artikel 27 (Uppsägning), artikel 28 (Registrering av avtalet), artikel 29 (Ikraftträdande, provisorisk tillämpning och depositarie) och artikel 30 (Giltiga texter), rör statens suveränitet och omfattas därmed av Finlands behörighet.

Behovet av riksdagens samtycke

Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten delas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med EU-lagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik blivit tämligen omfattande. Merparten av luftfartslagstiftningen har antagits som unionsförordningar. Till den del som EU-förordningar har utfärdats har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

En avtalsbestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland är irrelevant (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Institutionella bestämmelser

är internationell praxis i fördrag och strider inte mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd).

Nedan behandlas artiklarna i luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, till den del de enligt regeringens uppfattning omfattas av medlemsstatens behörighet och hör till området för lagstiftningen i Finland.

I artikel 1 definieras avtalsbegreppen. De definitioner i avtalet som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i avtalet hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 3 föreskrivs det om beviljande av trafiktillstånd och i artikel 4 om vägran och återkallande av trafiktillstånd. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 13 kap. i lagen om transportservice. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 6 föreskrivs om efterlevande av lagar och andra författningar. I artikeln föreskrivs det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och artikeln hör således till området för lagstiftningen.

I artikel 9 föreskrivs det om befrielse från tullar, skatter och avgifter. Enligt 81 § i grundlagen utfärdas bestämmelser om statliga skatter och avgifter genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen till den del de gäller skatter och avgifter. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

Artikel 23 i avtalet gäller tvistlösning och skiljeförfarande. Vid skiljemannaförfarandet kan också frågor som gäller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen avgöras, och bestämmelsen måste därför anses höra till området för lagstiftningen. Man kan anse att rättsligt bindande förfaranden för tvistlösning i någon mån rör statens suveränitet enligt Finlands grundlag, fastän detta förfarande såsom en naturlig del av internationellt samarbete inte strider mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). De avtalsbestämmelser som gäller tvistlösning är inte enligt regeringens bedömning problematiska med tanke på Finlands suveränitet och påverkar inte behandlingsordningen för avtalet.

Eftersom avtalet inte innehåller bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen, kan avtalet enligt regeringens uppfattning godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Kläm 1

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att riksdagen godkänner det i Luxemburg den 18 oktober 2021 ingångna luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Qatar, å andra sidan, till den del det hör till Finlands behörighet.

Kläm 2

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Qatar, å andra sidan

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Luxemburg den 18 oktober 2021 mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, ingångna luftfartsavtalet ska gälla som lag, sådana som Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen, och om tillämpningen av dessa bestämmelser innan avtalet träder i kraft internationellt, utfärdas genom förordning av statsrådet.

3 §

Bestämmelser om ikraftträdandet av denna lag utfärdas genom förordning av statsrådet. Genom förordning av statsrådet får det föreskrivas att denna lag tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 24 februari 2022

Statsminister

Sanna Marin

Kommunikationsminister Timo Harakka

Avtalstext

LUFTFARTSAVTAL MELLAN EUROPEISKA UNIONEN OCH DESS MEDLEMSSTATER, Å ENA SIDAN, OCH STATEN QATAR, Å ANDRA SIDAN KONUNGARIKET BELGIEN, REPUBLIKEN BULGARIEN, REPUBLIKEN TJECKIEN, KONUNGARIKET DANMARK, FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND, REPUBLIKEN ESTLAND, IRLAND, REPUBLIKEN GREKLAND, KONUNGARIKET SPANIEN, REPUBLIKEN FRANKRIKE, REPUBLIKEN KROATIEN, REPUBLIKEN ITALIEN, REPUBLIKEN CYPERN, REPUBLIKEN LETTLAND, REPUBLIKEN LITAUEN, STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG, UNGERN, REPUBLIKEN MALTA, KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA, REPUBLIKEN ÖSTERRIKE, REPUBLIKEN POLEN, REPUBLIKEN PORTUGAL, RUMÄNIEN, REPUBLIKEN SLOVENIEN, REPUBLIKEN SLOVAKIEN, REPUBLIKEN FINLAND, KONUNGARIKET SVERIGE,

THE KINGDOM OF BELGIUM, THE REPUBLIC OF BULGARIA, THE CZECH REPUBLIC, THE KINGDOM OF DENMARK, THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY, THE REPUBLIC OF ESTONIA, IRELAND, THE HELLENIC REPUBLIC, THE KINGDOM OF SPAIN, THE FRENCH REPUBLIC, THE REPUBLIC OF CROATIA, THE ITALIAN REPUBLIC, THE REPUBLIC OF CYPRUS, THE REPUBLIC OF LATVIA, THE REPUBLIC OF LITHUANIA, THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG, HUNGARY, THE REPUBLIC OF MALTA, THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS, THE REPUBLIC OF AUSTRIA, THE REPUBLIC OF POLAND, THE PORTUGUESE REPUBLIC, ROMANIA, THE REPUBLIC OF SLOVENIA, THE SLOVAK REPUBLIC, THE REPUBLIC OF FINLAND, THE KINGDOM OF SWEDEN,

som är parter i fördraget om Europeiska unionen och i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallade EU-fördragen) och som är medlemsstater i Europeiska unionen (nedan kollektivt kallade EU-medlemsstaterna, eller enskilt EU-medlemsstat),

contracting parties to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, hereinafter referred to collectively as "EU Member States" or individually as "EU Member State", and

och EUROPEISKA UNIONEN, å andra sidan

the EUROPEAN UNION, hereinafter referred to as "Union", of the one part, and

STATEN QATAR, nedan kallad Qatar, å andra sidan,

THE STATE OF QATAR, hereinafter referred to as "Qatar",

nedan gemensamt kallade parterna,

of the other part,

Qatar och EU-medlemsstaterna är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, tillsammans med Europeiska unionen,

hereinafter jointly referred to as the "Parties", the EU Member States and Qatar, being parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, together with the Union,

SOM ÖNSKAR främja sina intressen när det gäller luftfart som ett sätt att bidra till närmare politiska och ekonomiska förbindelser mellan parterna,

SOM ERKÄNNER betydelsen av effektiva luftfartsförbindelser för att främja handel, turism, investeringar samt ekonomisk och social utveckling,

SOM ÖNSKAR förbättra lufttrafiken och gynna ett internationellt luftfartssystem som baseras på icke-diskriminering och rättvisa och lika möjligheter för lufttrafikföretag att konkurrera,

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga flygsäkerhet och luftfartsskydd för lufttransporter och som bekräftar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver den resande allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM NOTERAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

SOM ÄR FAST BESLUTNA att maximera de potentiella fördelarna med regleringssamarbete,

SOM INSER de stora fördelar som kan uppstå genom konkurrenskraftig luftfart och en lönsam lufttransportbransch,

SOM ÖNSKAR främja rättvis konkurrens, och som inser att vissa subventioner kan inverka negativt på konkurrensen och äventyra avtalets grundläggande mål och som inser att potentiella fördelar kanske inte uppnås om det saknas en konkurrensutsatt rättvis marknad för lufttrafikföretag,

SOM HAR FÖR AVSIKT att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga avtal och arrangemang mellan parterna, med mål-

DESIRING to promote their interests in respect of air transport as a means of contributing to closer political and economic relations between the Parties,

RECOGNISING the importance of efficient air transport connectivity in promoting trade, tourism, investment and economic and social development,

DESIRING to enhance air services and to promote an international aviation system based on non-discrimination and fair and equal opportunity for air carriers to compete,

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in air transport and affirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of aircraft and undermine the confidence of the travelling public in the safety of civil aviation,

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

DETERMINED to maximise the potential benefits of regulatory cooperation,

ACKNOWLEDGING the important potential benefits that may arise from competitive air services and viable air transport industries,

DESIRING to foster fair competition, recognising that certain subsidies may adversely affect competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement and recognising that, where there is no competitive level playing field for air carriers, potential benefits may not be realised,

INTENDING to build upon the framework of existing agreements and arrangements between them with the aim of opening access

sättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för passagerare, transportföretag, lufttrafikföretag och flygplatser och deras arbetskraft, samhällen och andra som gynnas indirekt,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik,

SOM BEKRÄFTAR behovet av omedelbara insatser för att ta itu med klimatförändringen och av fortsatt samarbete för att minska utsläppen av växthusgaser inom luftfartssektorn, i enlighet med sina internationella skyldigheter på det här området, inbegripet instrument från Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao),

SOM BEKRÄFTAR vikten av att skydda konsumenternas intressen och av att samarbeta för att uppnå en hög konsumentskyddsnivå,

SOM ERKÄNNER att ökade kommersiella möjligheter inte får undergräva parternas arbetsnormer eller arbetsrelaterade normer och som bekräftar betydelsen av att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, sysselsättnings- och arbetsvillkoren, och de fördelar som kan uppstå när betydande ekonomiska vinster från öppna och konkurrensutsatta marknader kombineras med stränga arbetsrättsliga normer,

SOM UPPMÄRKSAMMAR önskemålet att utforska sätt att underlätta för lufttransportbranschen att få bättre åtkomst till kapital för att ytterligare utveckla lufttransporterna,

SOM ÖNSKAR ingå ett luftfartsavtal som ett komplement till konventionen,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

ARTIKEL 1 **Definitioner**

to markets and maximising benefits to passengers, shippers, air carriers and airports and their employees, communities and others benefiting indirectly,

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy,

AFFIRMING the need for urgent actions to address climate change and for continued cooperation to reduce greenhouse gas emissions in the aviation sector, in a manner consistent with their international obligations on this matter, including those set out in instruments of the International Civil Aviation Organization (ICAO),

AFFIRMING the importance of protecting the interests of consumers and of cooperating to achieve a high level of consumer protection,

RECOGNISING that increased commercial opportunities are not intended to undermine their labour or labour-related standards and reaffirming the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment and working conditions, and the benefits that arise when the significant economic gains from open and competitive markets are combined with high labour standards,

NOTING the desire to explore ways to facilitate better access to capital for the air transport industry in order to further develop air transport,

DESIRING to conclude an agreement on air transport, supplementary to the Convention on International Civil Aviation,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 **Definitions**

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1. "Avtal" avser detta avtal och dess bilagor med ändringar.
2. "Lufttransport" avser transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, inbegripet reguljära och icke-reguljära lufttrafiktjänster.
3. "Fastställande av medborgarskap" avser slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva luftfart enligt detta avtal uppfyller kraven i artikel 3 i detta avtal avseende ägande, kontroll i praktiken och huvudsakligt verksamhetsställe.
4. "Behöriga myndigheter" avser de myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.
5. "Datoriserat bokningssystem" avser ett datoriserat system som innehåller information om bland annat tidtabeller, platstillgång och biljettpriiser, från mer än ett lufttrafikföretag, med eller utan möjlighet att boka platser eller utfärda biljetter, och där några av eller samtliga dessa tjänster ställs till abonnenternas förfogande. I detta avtal ska datoriserat bokningssystem anses omfatta globala distributionssystem, i den mån de innehåller lufttransportprodukter.
6. "Konventionen" avser konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med
 - a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Qatar och den EU-medlemsstat eller de EU-medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om, och
 - b) alla bilagor och ändringar som har antagits i enlighet med artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de oavsett tidpunkt är i kraft för både Qatar och den eller de EU-medlemsstater som berörs av det fall det är fråga om.
7. "Diskriminering" avser differentiering av alla slag utan objektiv motivering.

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the following definitions apply:

- (1) "Agreement" means this Agreement, any annexes to it, and any amendments thereto;
- (2) "air transport" means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, including scheduled and non-scheduled air services;
- (3) "citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement satisfies the requirements set out in Article 3 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;
- (4) "competent authorities" means the government agencies or entities responsible for the administrative functions under this Agreement;
- (5) "computerised reservation system" or "CRS" means a computerised system containing information about, inter alia, schedules, availability and fares, of more than one air carrier, with or without facilities to make reservations or issue tickets, to the extent that some or all of these services are made available to subscribers. It shall be understood to include global distribution systems (GDSs), insofar as these contain air-transport products;
- (6) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 - (a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Qatar and the EU Member State or EU Member States as is relevant to the issue in question; and
 - (b) any annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Qatar and the EU Member State or EU Member States as is relevant to the issue in question;
- (7) "discrimination" means differentiation of any kind without objective justification;

8. "Passagerarpris" avser det pris som ska erläggas till lufttrafikföretag eller deras ombud eller andra biljettförsäljare för transport av passagerare med lufttrafik (inklusive alla andra transportslag i samband därmed) och de villkor som gäller för de priserna, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

9. "Fastställande av förmåga" avser slutsats att ett lufttrafikföretag som önskar bedriva lufttrafik enligt detta avtal har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunskande om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och bestämmelser och uppfylla de krav som styr driften av sådan trafik.

10. "Full kostnad" avser kostnaden för den tillhandahållna tjänsten med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader.

11. "Internationell lufttransport" avser lufttransport som passerar fler än en stats luft- rum.

12. "Parter" avser, å ena sidan, Qatar och, å andra sidan, Europeiska unionen och dess medlemsstater.

13. "Huvudsakligt verksamhetsställe" avser ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte på territoriet i en part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet.

14. "Fraktpris" avser det pris som ska erläggas för transport av gods med lufttrafik (inklusive alla andra transportslag i samband därmed) och de villkor som gäller för de priserna, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds speditörer och andra mellanhänder.

15. "Egenhantering" (self-handling) avser en situation där en flygplatsanvändare direkt skaffar sig en eller flera kategorier av mark- tjänster utan att ingå något som helst kontrakt med tredje part i syfte att tillhandahålla sådana tjänster. Enligt denna definition anses inte flygplatsanvändare vara tredje man i förhållande till varandra, om

(8) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

(9) "fares" means the prices to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers on air services (including any other mode of transport in connection therewith) and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services;

(10) "fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;

(11) "full cost" means the cost of service provided plus a reasonable charge for administrative overhead;

(12) "international air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

(13) "principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier in the territory of a Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;

(14) "rates" means the prices to be paid for the carriage of cargo on air services (including any other mode of transport in connection therewith) and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services;

(15) "self-handling" means a situation in which an airport user directly provides for himself one or more categories of ground handling services and concludes no contract of any description with a third party for the provision of such services. For the purposes of this definition, among themselves airport

a) en av dem innehar majoritet i den andre, eller

b) samma enhet innehar majoriteten i var och en av dem.

16. "Allvarlig störning i Qatars eller en medlemsstats ekonomi" avser exceptionell, tillfällig (kort- eller långsiktig) och betydande kris som påverkar Qatars eller medlemsstatens hela ekonomi snarare än en viss region eller en viss ekonomisk sektor.

17. "Landning för andra ändamål än trafikändamål" avser landning för annat ändamål än att ta ombord eller släppa av passagerare, bagage, last och/eller post.

18. "Subvention" avser alla finansiella bidrag som beviljas av staten eller något annat offentligt organ på någon nivå, inbegripet I. direkt överföring av medel och en möjlig direkt överföring av medel eller förpliktelser,

II. efterskänkande av eller avstående från att driva in belopp som normalt skulle tas ut, III. tillhandahållande av andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller förvärv av varor eller tjänster, eller

IV. betalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrag åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden i, ii och iii, vilka normalt ligger inom statens eller andra offentliga organs ansvarsområde, och förfarandet i praktiken inte skiljer sig från de offentliga myndigheternas normala praxis, som är begränsade enligt gällande bestämmelser eller på grund av sin karaktär till vissa lufttrafikföretag och medför en förmån för ett eller flera lufttrafikföretag. Ingen förmån anses vara beviljad genom finansiering av en offentlig myndighet eller ett annat offentligt organ, om en privat marknadsoperatör som drivs av affärsrättliga överväganden skulle ha gjort samma finansiering.

19. För Qatar har "territorium" den betydelse som anges i artikel 2 i konventionen. För Europeiska unionen och dess medlemsstater har territorium betydelsen landterritorium, inre vatten och territorialhav i medlemsstaterna, på vilka fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska

users shall not be deemed to be third parties where:

(a) one holds the majority in the other, or

(b) a single body has a majority holding in each;

(16) "serious disturbance in the economy" means an exceptional, temporary (either short- or long-term) and significant crisis which affects the whole economy of an EU Member State or Qatar rather than a specific region or economic sector;

(17) "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on board or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport;

(18) "subsidy" means any financial contribution granted by the government or any other public body at any level, including:

(a) the direct transfer of funds and the potential direct transfer of funds or liabilities;

(b) the foregoing or non-collection of revenue that is otherwise due;

(c) the provision of goods or services other than general infrastructure, or the purchase of goods or services; or

(d) the making of payments to a funding mechanism or entrustment or direction to a private body to carry out one or more of the functions referred to in points (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government or other public body and the practice in no real sense differs from practices normally followed by governments, which is limited, de jure or de facto, to certain air carriers and confers a benefit to an air carrier or carriers. No benefit is deemed to be conferred by a financial intervention carried out by a government or other public body if a private market operator driven by commercial considerations would have carried out the same financial intervention;

(19) "territory", for Qatar, has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; for the Union and the EU Member States, it means the land territory, internal waters and territorial sea of the EU Member States to which the EU Treaties apply and under the conditions laid down therein, and the air space above them;

unionens funktionssätt är tillämpliga och enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag, samt lufterummet ovanför dem.

20. "Användaravgift" avser en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfartsskydd, inbegripet därmed förknippade anläggningar och tjänster.

(20) "user charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services, including related services and facilities.

AVDELNING I
EKONOMISKA BESTÄMMELSER
ARTIKEL 2
Beviljande av rättigheter
Flygrutter

1. Varje part ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag bedriver lufttrafik på de flygrutter som anges nedan:

a) I fråga om qatariska lufttrafikföretag: Punkter i Qatar – mellanliggande punkter – punkter i Europeiska unionen – bortomliggande punkter.

b) I fråga om Europeiska unionens lufttrafikföretag:

Punkter i Europeiska unionen – mellanliggande punkter – punkter i Qatar – bortomliggande punkter.

För tillämpning av ovanstående flygrutter gäller följande definitioner:

"Punkter" avser en eller flera punkter,

"Punkter i Europeiska unionen" avser en eller flera punkter inom samma EU-medlemsstat eller i olika EU-medlemsstater, antingen var för sig eller tillsammans, utan bestämd ordning.

Trafikrättigheter

2. Varje part ska på icke-diskriminerande grund bevilja den andra parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra partens lufttrafikföretag:

a) Rätt att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Rätt att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.

c) Rätt att utföra reguljära och icke-reguljära internationella passagerarlufttransporter, kombinationstransporter och rena frakttjänster.

TITLE I
ECONOMIC PROVISIONS
Article 2
Grant of rights

1. Each Party shall permit the air carriers of the other Party to operate on the routes specified hereunder:

(a) for air carriers of Qatar: any points in Qatar – any intermediate points – any points in the Union – any points beyond;

(b) for air carriers of the Union:

any points in the Union – any intermediate points – any points in Qatar – any points beyond.

For the purpose of the application of the route schedule above:

"any points" means one or more points;

"any points in the Union" means one or more points within the same EU Member State or in different EU Member States, either separately or in combination, in any particular order.

2. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport activities by the air carriers of the other Party on a non-discriminatory basis:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the right to perform scheduled and non-scheduled international air transport activities for passenger, combination and all-cargo services:

i) I fråga om qatariska lufttrafikföretag, rätt att tillhandahålla internationell lufttransport mellan punkter i Qatar och punkter i Europeiska unionen med

A) tredje och fjärde frihetsrättigheter utan begränsning i flygrutter, kapacitet och/eller turtäthet, och

B) femte frihetsrättigheter för rena frakttjänster mellan Europeiska unionen och bortomliggande punkter som förtecknas i punkt 1 i bilaga 2, förutsatt att utövandet av femte frihetsrättigheter inte överstiger en turtäthet på sju (7) flygningar per vecka per EU-medlemsstat.

ii) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen, rätt att tillhandahålla internationella lufttransporter mellan punkter i Europeiska unionen och punkter i Qatar med

A) tredje och fjärde frihetsrättigheter utan begränsning i flygrutter, kapacitet och/eller turtäthet, och

B) femte frihetsrättigheter för rena frakttjänster mellan Qatar och bortomliggande punkter som förtecknas i punkt 2 i bilaga 2, förutsatt att utövandet av femte frihetsrättigheter inte överstiger en turtäthet på sju (7) flygningar per vecka per EU-medlemsstat. Utövandet av de trafikrättigheter som anges i denna artikel omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga 1 till detta avtal. och För att undvika oklarheter kommer, för de EU-medlemsstater som i sina nuvarande bilaterala luftfartsavtal och överenskommelser med Qatar har en turtäthet på högst sju (7) flygningar per vecka med femte frihetsrättigheter för rena frakttjänster, det totala antalet flygningar per vecka som är tillgängliga för båda parternas lufttrafikföretag i slutet av övergångsperioden att vara sju (7).

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

Operativ flexibilitet

3. Bägge parter lufttrafikföretag får välja att på alla eller vissa av sina flygningar på de rutter som anges i punkt 1 ovan

a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

b) kombinera olika flygnummer inom ramen för en flygning med ett och samma luftfartyg,

c) trafikera mellanliggande och bortomliggande punkter och punkter inom parternas

(i) for air carriers of Qatar the right to provide international air transport services between any points in Qatar and any points in the Union with:

(A) third and fourth freedom traffic rights without limitation on routes, capacity and/or frequencies; and

(B) fifth freedom traffic rights for all-cargo services between the Union and beyond points listed in Annex 2, section 1, provided that the exercise of fifth freedom traffic rights does not exceed seven weekly frequencies per EU Member State;

(ii) for air carriers of the Union the right to provide international air transport services between any points in the Union and any points in Qatar with:

(A) third and fourth freedom traffic rights without limitation on routes, capacity and/or frequencies; and

(B) fifth freedom traffic rights for all-cargo services between Qatar and beyond points listed in Annex 2, section 2, provided that the exercise of fifth freedom traffic rights does not exceed seven weekly frequencies per EU Member State.

The exercise of these traffic rights shall be subject to the transitional provisions contained in Annex 1 to this Agreement.

For the avoidance of doubt, for those EU Member States that, in their current bilateral air services agreements and arrangements with Qatar, have seven or fewer weekly frequencies with fifth freedom traffic rights for all-cargo services, the total number of weekly frequencies available to carriers of both Parties at the end of the transitional period will be seven.

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

3. Air carriers of each Party may on any or all flights and at their option on the routes specified in paragraph 1:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate and beyond points, and points in the territories of the Parties in

territorium, oavsett kombination och ordningsföljd i enlighet med bestämmelserna i punkt 2 ovan,

d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

e) överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera punkter (change of gauge),

f) göra uppehåll på en eller flera punkter inom eller utanför parternas territorium,

g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra partens territorium,

h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg, och

i) trafikera fler än en punkt, inom samma EU-medlemsstat, eller inom Qatar, på samma flyglinje (co-terminalisation).

Den operativa flexibilitet som punkterna a) till i) föreskriver får utövas utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, och utan inskränkning av den trafikerätt som annars följer av detta avtal, under förutsättning att

i) Qatars lufttrafikföretag trafikerar en punkt i Qatar,

ii) EU-lufttrafikföretag trafikerar en punkt i Europeiska unionen.

4. Bägge parter ska låta varje enskilt lufttrafikföretag från den andra parten fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingen avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet, trafikens flygvägar, ursprung eller destination, eller vilken typ av luftfartyg som den andra partens lufttrafikföretag använder, utom av tekniska eller tull-, drifts-, flygledningssäkerhets-, miljö-, eller hälso-relaterade skäl eller om inte annat sägs i detta avtal.

5. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

a) qatariska lufttrafikföretag att i en EU-medlemsstat ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning eller hyra med destination till en annan punkt i den EU-medlemsstaten,

any combination and in any order in accordance with paragraph 2;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point (change of gauge);

(f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

(g) carry transit traffic through the territory of the other Party;

(h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; and

(i) serve more than one point, within the same EU Member State, or within Qatar, on the same service (co-terminalisation).

The operational flexibility provided for in points (a) to (i) of this paragraph may be exercised without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the services of air carriers of Qatar serve a point in Qatar; the services of air carriers of the Union serve a point in the Union.

4. Each Party shall allow each air carrier of the other Party to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based on commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, routing, origin or destination of traffic, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Party, except for customs, technical, operational, air traffic management safety, environmental or health protection reasons or unless otherwise provided for in this Agreement.

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of:

(a) Qatar the right to take on board in any EU Member State passengers, baggage, cargo and/or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in that same EU Member State;

b) EU-lufttrafikföretag att i Qatar ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning eller hyra med destination till en annan punkt i Qatar.

(b) the Union the right to take on board in Qatar passengers, baggage, cargo and/or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in Qatar.

ARTIKEL 3 Trafiktillstånd

1. Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en part, ska de behöriga myndigheterna från den andra parten bevilja lämpliga trafiktillstånd och tekniska tillstånd med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

a) I fråga om qatariska lufttrafikföretag:

i) Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Qatar och ska ha en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig qatarisk lagstiftning,
ii) den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av Qatar, och

iii) lufttrafikföretaget ska vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av Qatar och/eller av qatariska medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

i) Lufttrafikföretaget ska vara etablerat på Europeiska unionens territorium och ska ha en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med unionslagstiftning,
ii) faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den EU-medlemsstat som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd och den behöriga myndigheten ska vara tydligt angiven, och
iii) lufttrafikföretaget ska vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av en eller flera EU-medlemsstater eller en eller flera Efta-medlemsstater och/eller av medborgare i dessa stater.

c) De bestämmelser som anges i artiklarna 13 och 14 i detta avtal ska vara uppfyllda, och

d) Lufttrafikföretaget ska uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den part som behandlar ansökan normalt tillämpar på internationell lufttransport.

Article 3 Operating authorisation

1. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of a Party, the competent authorities of the other Party shall grant the appropriate operating authorisations and technical permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) for an air carrier of Qatar:

(i) the air carrier has its principal place of business in Qatar, and holds a valid operating licence in accordance with the law of Qatar;
(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by Qatar; and
(iii) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Qatar and/or its nationals;

(b) for an air carrier of the Union:

(i) the air carrier is established in the territory of the Union under the EU Treaties and holds a valid operating licence in accordance with Union law;
(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate and the competent authority is clearly identified; and
(iii) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by one or more EU Member States or Member States of the European Free Trade Association or by their nationals;
(c) Articles 13 and 14 are complied with; and

(d) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application.

2. Vid beviljande av trafiktillstånd eller tekniska tillstånd ska varje part behandla samtliga lufttrafikföretag från den andra parten på ett icke-diskriminerande sätt.

3. När en ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en part tas emot, ska den andra parten erkänna det fastställande av lämplighet och/eller medborgarskap som har gjorts av den första parten när det gäller det lufttrafikföretaget, som om fastställandet hade gjorts av den egna behöriga myndigheten, och inte utreda ärendet ytterligare, om inte detta föreskrivs i artikel 4.2 i detta avtal. För att undvika oklarheter omfattar denna punkt inte erkännande av beslut i fråga om säkerhetscertifikat eller -licenser, säkerhetsarrangemang eller försäkringstäckning.

ARTIKEL 4

Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av tillstånd

1. Endera parten får vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd som har utfärdats för den andra partens lufttrafikföretag eller på annat sätt vägra, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa den andra partens lufttrafikföretags verksamhet i följande fall:

a) I fråga om qatariska lufttrafikföretag:

i) Lufttrafikföretaget har inte sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Qatar eller saknar en giltig operativ licens i enlighet med tillämplig qatarisk lagstiftning,

ii) den faktiska tillsynen över lufttrafikföretaget utövas inte och upprätthålls inte av Qatar, eller

iii) lufttrafikföretaget är inte ägt, direkt eller genom majoritetsägande, eller kontrolleras inte i praktiken av Qatar och/eller av medborgare i Qatar.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

i) Lufttrafikföretaget är inte etablerat på Europeiska unionens territorium i enlighet med EU-fördragen eller saknar en giltig operativ licens i enlighet med Europeiska unionens lagstiftning,

ii) ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av den EU-

2. When granting operating authorisations and technical permissions, each Party shall treat all carriers of the other Party in a non-discriminatory manner.

3. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of a Party, the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the first Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and shall not enquire further into such matters, except as provided in Article 4(2). For the avoidance of doubt, this paragraph does not cover recognition of determinations in relation to safety certificates or licences, security arrangements, or insurance coverage.

Article 4

Refusal, revocation, suspension and limitation of authorisation

1. Either Party may refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permissions or otherwise refuse, suspend, impose conditions on or limit the operations of an air carrier of the other Party where:

(a) for an air carrier of Qatar:

(i) the air carrier does not have its principal place of business in Qatar or does not hold a valid operating licence in accordance with the law of Qatar;

(ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by Qatar; or

(iii) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Qatar, and/or nationals of Qatar;

(b) for an air carrier of the Union:

(i) the air carrier is not established in the territory of the Union under the EU Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with Union law;

(ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by

medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess drifttillstånd, eller den behöriga luftfartsmyndigheten är inte tydligt angiven, eller

iii) lufttrafikföretaget är inte ägt, vare sig direkt eller genom majoritetsäggande, eller kontrolleras inte i praktiken av en eller flera EU-medlemsstater eller en eller flera Efta-medlemsstater och/eller av medborgare i dessa stater.

c) lufttrafikföretaget har inte följt de lagar och andra författningar som anges i artikel 6 i detta avtal och/eller de lagar och andra författningar som den part som behandlar ansökan normalt tillämpar på internationell lufttransport.

2. Om en part har rimliga skäl att tro att ett lufttrafikföretag från den andra parten befinner sig i någon av de situationer som anges i punkt 1, får den parten begära samråd med den andra parten.

3. Sådana samråd ska inledas så snart som möjligt och högst trettio (30) dagar efter det att en sådan begäran har mottagits. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom trettio (30) dagar eller inom en överenskommen tidsperiod från startdatum för sådana samråd, eller om överenskomna korrigerande åtgärder inte har vidtagits, får den part som begärde samrådet vidta åtgärder för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag i den andra parten för att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna i denna artikel.

4. Utan hinder av punkt 3 får en part, med avseende på punkt 1 c, vidta omedelbara eller brådskande åtgärder i en nödsituation, eller för att förhindra ytterligare överträdelser. För att undvika oklarheter förtydligas att ytterligare överträdelser kräver att frågan om överträdelser redan har tagits upp av parternas behöriga myndigheter.

the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate or the competent authority is not clearly identified; or

(iii) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by one or more EU Member States or Member States of the European Free Trade Association or by its nationals;

(c) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 and/or with the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application.

2. Where a Party has reasonable grounds to believe that an air carrier of the other Party is in any of the situations referred to in paragraph 1, that Party may request consultations with the other Party.

3. Such consultations shall start as soon as possible, and not later than 30 days of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days or an agreed time period from the starting date of such consultations, or failure to take the agreed corrective action, shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier of the other Party to ensure compliance with this Article.

4. Notwithstanding paragraph 3, with respect to point (c) of paragraph 1, a Party may take immediate or urgent action when required by an emergency, or to prevent further non-compliance. For the avoidance of doubt, further non-compliance requires that the question of non-compliance has already been raised between the competent authorities of the Parties.

ARTIKEL 5

Liberalisering av ägande och kontroll

Article 5

Liberalisation of ownership and control

Parterna erkänner de fördelar som kan uppstå genom en gradvis liberalisering av ägande och kontroll av sina respektive lufttrafikföretag. Parterna är eniga om att i den gemensamma kommittén vid lämplig tidpunkt undersöka möjligheterna till en ömsesidig liberalisering av ägande och kontroll av lufttrafikföretag. Som ett resultat av den undersökningen får den gemensamma kommittén rekommendera ändringar av detta avtal i enlighet med artikel 25 i detta avtal.

The Parties recognise the potential benefits of the progressive liberalisation of ownership and control of their respective air carriers. The Parties agree to explore in the Joint Committee, at an opportune juncture, the reciprocal liberalisation of ownership and control of air carriers. As a result of this examination, the Joint Committee may recommend amendments to this Agreement in accordance with Article 25.

ARTIKEL 6

Efterlevnad av lagar och andra författningar

1. Den ena partens lagar och andra författningar avseende inresa till, flygning inom eller utresa från det egna territoriet med luftfartyg som utför internationell lufttransport, ska iakttas av den andra partens lufttrafikföretag vid inresa till, flygning inom eller utresa från den ena partens territorium.
2. En parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller gods ska vid inresa till, flygning inom, eller utresa från eller under uppehåll inom den andra partens territorium, personligen eller genom ombud, efterleva de lagar och andra författningar som gäller för passagerares, besättnings, bagages, gods och/eller posts inresa till eller utresa från det territoriet med luftfartyg (inbegripet bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).
3. Parterna ska inom sina respektive territorier tillåta att den andra partens lufttrafikföretag vidtar åtgärder för att säkerställa att endast personer med resehandlingar som är nödvändiga för inresa i eller transit genom den andra partens territorium befordras.

ARTIKEL 7

Rättvis konkurrens

1. Parterna är överens om att deras lufttrafikföretag ska ha rättvisa och lika möjligheter att konkurrera i fråga om att tillhandahålla lufttransporttjänster.
2. Parterna ska

Article 6

Compliance with laws and regulations

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations of that Party relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport shall be complied with by the air carriers of the other Party.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations of that Party relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and/or mail on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, baggage, cargo and/or mail of the air carriers of the other Party.
3. The Parties shall permit, in their respective territory, the air carriers of the other Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Party are carried.

Article 7

Fair competition

1. The Parties agree that their air carriers shall enjoy fair and equal opportunities to compete in the provision of air transport services.
2. The Parties shall:

a) inom sina respektive jurisdiktioner, och genom att använda sina respektive interna förfaranden och processer, förbjuda och i förekommande fall undanröja alla former av diskriminering eller orättvis praxis som negativt skulle påverka de rättvisa och lika möjligheterna för den andra partens lufttrafikföretag att konkurrera i fråga om att tillhandahålla lufttransporttjänster,

b) inte tillhandahålla eller tillåta subventioner till något lufttrafikföretag om dessa subventioner negativt skulle påverka de rättvisa och lika möjligheterna för den andra partens företag att konkurrera i fråga om att tillhandahålla lufttransporttjänster.

3. Utan hinder av punkt 2 b får följande beviljas:

a) Stöd till lufttrafikföretag som är på obestånd eller i svårigheter, under förutsättning att

i) detta stöd betalas ut på villkor att det finns en trovärdig omstruktureringsplan som bygger på realistiska antaganden i syfte att säkerställa att lufttrafikföretaget på obestånd eller i svårigheter kan återvända till långsiktig lönsamhet inom en rimlig tid, och

ii) det berörda lufttrafikföretaget, dess investerare eller aktieägare på ett avgörande sätt bidrar till kostnaderna för omstrukturen.

b) Tillfälligt likviditetsstöd till ett lufttrafikföretag i svårigheter, i form av lån eller lånegarantier, begränsat till det belopp som krävs för att upprätthålla driften av det berörda lufttrafikföretaget under den tid som krävs för att utarbeta en omstrukturerings- eller likvidationsplan.

c) Detta gäller under förutsättning att de begränsas till de minimibelopp som krävs för att uppnå målet och att påverkan på tillhandahållandet av lufttransporttjänster begränsas till ett minimum,

i) subventioner för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer,

ii) När det gäller Qatar, subventioner för att avhjälpa en allvarlig störning i dess ekonomi, och när det gäller EU och dess medlemsstater, subventioner för att avhjälpa en allvarlig störning i en eller flera EU-medlemsstaters ekonomi.

(a) prohibit, and where they exist, eliminate, within their respective jurisdictions and using their respective internal procedures and processes, any forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the air carriers of the other Party to compete in providing air transport services;

(b) not grant or permit subsidies to any air carriers if such subsidies adversely affect the fair and equal opportunity of the air carriers of the other Party to compete in providing air transport services.

3. Notwithstanding point (b) of paragraph 2, the following may be granted:

(a) support to insolvent or ailing air carriers, provided that:

(i) such support is conditional on a credible restructuring plan based on realistic assumptions with a view to ensuring the return of the insolvent or ailing air carrier to long-term viability within a reasonable time; and

(ii) the air carrier concerned, its investors or shareholders significantly contribute to the costs of restructuring;

(b) temporary liquidity support to an ailing air carrier in the form of loans or loan guarantees limited to the amount needed merely to keep the air carrier concerned in business for the time necessary to work out a restructuring or liquidation plan;

(c) provided that they are limited to the minimum amounts needed to achieve their objective and that the effects on the provision of air transport services are kept to a minimum:

(i) subsidies to make good the damage caused by natural disasters;

(ii) in the case of Qatar, subsidies to remedy a serious disturbance in its economy; and, in the case of the EU and its Member States, subsidies to remedy a serious disturbance in the economy of one or more EU Member States;

d) Subventioner till lufttrafikföretag som anförtrotts fullgörandet av en tydligt definierad allmän trafikplikt som är nödvändig för att tillgodose sådana grundläggande transportbehov hos befolkningen som inte kan tillgodoses enbart av marknadskrafterna, under förutsättning att dessa subventioner är begränsade till en rimlig ersättning för tillhandahållandet av de berörda lufttrafiktjänsterna.

4. Parterna ska säkerställa att vart och ett av dess lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttransporttjänster enligt detta avtal åtminstone en gång om året offentliggör en finansiell rapport med tillhörande redovisning som är föremål för en extern revision i överensstämmelse med internationellt erkända normer för redovisning och företagsrapportering, t.ex. International Financial Reporting Standards, och om en part beviljar en subvention, att denna redovisas separat i den finansiella rapporten.

5. Bägge parter ska på begäran av den andra parten inom trettio dagar, om inget annat överenskomms mellan parterna, förse denna med finansiella rapporter och all annan information som rimligen kan finnas tillgänglig, inbegripet om de frågor som omfattas av punkt 4, som den andra parten rimligen kan begära för att kontrollera att bestämmelserna i denna artikel efterlevs. Utlämnandet av sådan information ska om den är kommersiellt känslig vara föremål för konfidentiell behandling av den begärande parten.

6. Bägge parter ska, genom att använda sina respektive interna förfaranden och processer, genomföra och tillämpa åtgärder som faktiskt förbjuder och hindrar deras lufttrafikföretag från följande:

a) Delta i samordnade förfaranden som följer av ett uttryckligt eller underförstått avtal eller beslut mellan konkurrenter och som har som mål eller får som resultat att konkurrensen hindras, begränsas eller snedvrids. Detta förbud får förklaras icke-tillämpligt om sådana avtal, sådana beslut eller sådana förfaranden bidrar till att förbättra tillverkningen eller distributionen av tjänster eller till att gynna teknisk eller ekonomisk utveckling, samtidigt som konsumenterna får en rimlig andel av de uppkomna fördelarna, och om

(d) subsidies to air carriers entrusted with the operation of clearly defined public service obligations necessary to meet essential transport needs of the population which cannot be satisfied by market forces alone, provided that these subsidies are limited to a reasonable remuneration for the provision of the air services concerned.

4. The Parties shall ensure that each of its air carriers providing air transport services under this Agreement publicly issues, on at least an annual basis, a financial report and accompanying financial statement that is externally audited in compliance with internationally recognised accounting and corporate financial disclosure standards, such as the International Financial Reporting Standards; and that, in case a Party provides a subsidy, this subsidy is separately identified in the financial report.

5. Each Party shall, at the request of the other Party, provide to the other Party within 30 days, unless otherwise agreed by the Parties, financial reports and any other information as may be reasonably available, including on the matters covered under paragraph 4, as may be reasonably requested by the other Party to verify that the provisions of this Article are being complied with. Such information, when commercially sensitive, shall be subject to confidential treatment by the requesting Party.

6. Each Party, using their respective internal procedures and processes, shall implement and apply measures that effectively prohibit and prevent their air carriers from:

(a) engaging in concerted practices, resulting from an express or implicit agreement or decision between competitors, which have as their objective or effect the prevention, lessening or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (i) impose on the companies concerned, restrictions which are

de inte i) ålägger de berörda företagen begränsningar som inte är nödvändiga för att uppnå dessa mål, ii) ger dessa företag möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av tjänsterna i fråga,

b) Missbruka en dominerande position på ett sätt som kan påverka lufttransporttjänster till/från den parten.

c) företagskoncentrationer mellan lufttrafikföretag som påtagligt hämmar en effektiv konkurrens, särskilt genom att upprätta eller förstärka en dominerande ställning.

7. Om en part (nedan kallad den handlande parten) anser att dess lufttrafikföretags rättvisa och lika möjligheter att konkurrera påverkas negativt av

a) diskriminering eller orättvis praxis som är förbjuden enligt punkt 2 a,

b) en subvention som är förbjuden enligt punkt 2 b, med undantag av de subventioner som förtecknas i punkt 3,

c) underlåtenhet att iaktta de skyldigheter avseende öppenhet som anges i punkterna 4 och 5, eller

d) den andra partens underlåtenhet att uppfylla de skyldigheter som anges i punkt 6, får den vidta åtgärder i enlighet med punkterna 8–10.

8. Den handlande parten ska lämna en skriftlig begäran om samråd till den andra parten tillsammans med en skriftlig redogörelse för sina synpunkter och materiella bevis. Samråd ska inledas inom trettio (30) dagar efter det att begäran om samråd mottogs, om inget annat överenskomms mellan parterna. Samråd kan begäras via den gemensamma kommittén.

9. Om den handlande parten och den andra parten inte kan enas i frågan inom sextio (60) dagar från det att samrådet inletts, eller en annan tidsperiod som parterna eller den gemensamma kommittén enats om, får den handlande parten vidta åtgärder mot de lufttrafikföretag som har deltagit i det omtvistade beteendet eller som har gynnats av ifrågavarande diskriminering, otillbörliga metoder eller subventioner. Den ena parten ska minst femton (15) dagar före vidtagandet skriftligen underrätta den andra parten om vilka åtgärder som kommer att vidtas.

not indispensable to the attainment of these objectives; or (ii) afford such companies the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question,

(b) abusing a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Party, and

(c) concentrations between air carriers which significantly impede effective competition, in particular as a result of the creation or strengthening of a dominant position.

7. If a Party considers that its carriers' fair and equal opportunities to compete are adversely affected by:

(a) discrimination or unfair practices prohibited under point (a) of paragraph 2;

(b) a subsidy prohibited under point (b) of paragraph 2, other than those listed in paragraph 3;

(c) non-compliance with the transparency obligations laid down in paragraphs 4, and 5; or

(d) failure of the other Party to comply with the obligations laid down in paragraph 6, it ("the acting Party") may proceed in accordance with paragraphs 8 to 10.

8. The acting Party shall submit a written request for consultations to the other Party, accompanied by a written report with its observations and material evidence. Consultations shall start within a period of 30 days of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties. Consultations may be requested through the Joint Committee.

9. If the acting Party and the other Party fail to reach agreement on the matter within 60 days of the commencement of the consultations, or a different period agreed by the Parties or by the Joint Committee, the acting Party may take measures against the air carriers which have engaged in the contested conduct or which have benefited from the discrimination, unfair practices or subsidies in question. The acting Party shall notify the other Party, in writing, of the measures to be taken at least 15 days before the implementation of any such measure.

10. De åtgärder som vidtas i enlighet med föregående stycke ska vara relevanta, proportionerliga och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt, för att mildra skadan för den handlande partens lufttrafikföretag och undanröja den ooberättigade fördelen för de lufttrafikföretag mot vilka de riktas.

11. Åtgärder som vidtas i enlighet med punkt 9 får inte påverka någondera partens rätt att hänskjuta frågan till det tvistlösningsförfarande som anges i artikel 23 i detta avtal.

12. Om frågor som rör denna artikel hänvisas till det tvistlösningsförfarande som anges i artikel 23 i detta avtal, ska de tidsfrister som anges i punkterna 10, 11 och 12 i den artikeln halveras.

13. Ingenting i detta avtal ska på något sätt påverka, begränsa eller äventyra behörigheten eller befogenheterna för någondera partens konkurrensmyndigheter eller för de domstolar som granskar dessa behöriga myndigheters beslut. Åtgärder som vidtas i enlighet med punkt 9 i denna artikel av en part får inte påverka eventuella insatser eller åtgärder som vidtas av dessa myndigheter eller domstolar, inbegripet den handlande partens. Beslut från de domstolar som granskar dessa behöriga myndigheters insatser och åtgärder ska undantas från den tvistlösningsmekanism som föreskrivs i artikel 23 i detta avtal.

ARTIKEL 8

Kommersiella möjligheter

Affärsverksamhet

1. Parterna är överens om att hinder för kommersiella aktörers affärsverksamhet skulle stå i vägen för de fördelar som kan uppnås med detta avtal. Parterna ska därför faktiskt och ömsesidigt sträva efter att undanröja hinder för båda parternas kommersiella aktörers affärsverksamhet där sådana hinder kan stå i vägen för affärer, leda till snedvridning av konkurrensen eller påverka möjligheterna att konkurrera på lika villkor.

10. Measures taken pursuant to paragraph 9 shall be appropriate, proportionate and restricted in their scope and duration to what is strictly necessary, with a view to mitigating the injury to the carriers of the acting Party and removing the undue advantage gained by the carriers against which they are directed.

11. Any actions and measures taken pursuant to paragraph 9 shall be without prejudice to the right of either Party to refer to the dispute settlement mechanism laid down in Article 23.

12. Where matters pertaining to this Article are referred to the dispute settlement mechanism laid down in Article 23, the timelines stated in Article 23(10), (11), and (12) shall be halved.

13. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority or powers of the competition authorities of the Parties or of the courts which review the decisions of those authorities. Any action taken pursuant to paragraph 9 by a Party shall be without prejudice to any possible actions and measures taken by the said authorities and courts, including those of the acting Party. The decisions of the courts which review the actions and measures of those competent authorities shall be excluded from the dispute settlement mechanism laid down in Article 23.

Article 8

Commercial opportunities

1. The Parties agree that obstacles to doing business encountered by commercial operators would hamper the benefits to be achieved by this Agreement. The Parties shall therefore engage in an effective and reciprocal process of removal of obstacles to doing business of commercial operators of both Parties where such obstacles may hamper commercial operations, create distortions to competition or affect equal opportunities to compete.

2. Den gemensamma kommittén enligt artikel 22 i detta avtal ska utarbeta ett förfarande för samarbete i frågor som rör affärsverksamhet och kommersiella möjligheter. I enlighet med artikel 22 i detta avtal får en part begära ett möte i den gemensamma kommittén för att diskutera frågor som rör tillämpningen av den här artikeln.

Företrädare för lufttrafikföretag

3. Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt etablera kontor och anläggningar på den andra partens territorium som behövs för tillhandahållande av lufttransporter och för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet, däribland rätten att sälja och utfärda både sina egna och andra lufttrafikföretags biljetter och/eller flygfraktsedlar av alla slag.

4. Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning. Båda parter ska vid behov underlätta och expediera beviljandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt denna punkt, inbegripet tillfälligt anställd personal vars verksamhet inte överskrider nittio (90) dagar, i enlighet med gällande lagar och andra författningar. Båda parternas lufttrafikföretag får fritt välja att på den andra partens territorium arbeta med eller utan en försäljningsagent som de själva väljer.

Markttjänster

5. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att i fråga om markttjänster på den andra partens territorium

- a) utföra sina egna markttjänster (egenhantering), eller
- b) välja fritt bland konkurrerande leverantörer, inklusive andra lufttrafikföretag, som tillhandahåller kompletta eller andra markttjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parternas lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

2. The Joint Committee referred to in Article 22 shall develop a process of cooperation in relation to doing business and commercial opportunities. In accordance with Article 22, a Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss any question related to the application of this Article.

3. The air carriers of each Party shall have the right to freely establish offices and facilities in the territory of the other Party required for the provision of air transport and for the promotion and sale of air transport and related activities, including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both of its own and of any other air carrier.

4. The air carriers of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff who are required to support the provision of air transport. Both Parties shall facilitate and expedite the granting of employment authorisations, where required, for personnel employed in the offices according to this paragraph, including those performing certain temporary duties not exceeding 90 days, subject to the relevant laws and regulations in force. The air carriers of each Party may freely choose to work with or without a general sales agent of their choice in the territory of the other Party.

5. Each air carrier shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party:

- (a) the right to perform its own ground handling (self-handling); or
- (b) the right to select among competing suppliers, including other air carriers, that provide ground handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.

De rättigheter som anges i led a och b i denna punkt får begränsas endast om det motiveras av att utrymmes- eller kapacitets-tillgången i det särskilda fallet är begränsad av hänsyn till flygplatsens säkerhet. Om sådana begränsningar begränsar, hindrar eller utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen marktjänst (egenhantering), och det i praktiken inte råder konkurrens mellan marktjänstleverantörerna, ska den relevanta parten säkerställa att alla sådana tjänster är tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika villkor och i tillräcklig utsträckning. Tjänsterna ska prissättas enligt relevanta, objektiva, öppna och icke-diskriminerande kriterier.

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

6. Bägge parter ska säkerställa att de förfaranden, riktlinjer och bestämmelser som gäller för tilldelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser på dess territorium tillämpas på ett öppet, effektivt och icke-diskriminerande sätt i rätt tid.

Driftsplaner, program och tidtabeller

7. En part får endast i informationssyfte begära att driftsplaner, program eller tidtabeller för luftfart som bedrivs enligt detta avtal ska anmälas. Om en part begär en sådan anmälan, ska den minimera den administrativa bördan i fråga om krav och förfaranden för anmälan för den andra partens lufttrafikföretag och mellanhänder på lufttransportområdet.

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

8. Varje parts lufttrafikföretag får inom den andra partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporttjänster och därmed förknippade tjänster, direkt eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud eller andra mellanhänder som utsetts av lufttrafikföretaget eller via internet eller andra tillgängliga kanaler. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att sälja sådana lufttransporttjänster och därmed förknippade tjänster, och vem som helst ska ha rätt att köpa sådana lufttransporttjänster och därmed förknippade tjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

The rights set out in points (a) and (b) of the first subparagraph shall be subject only to specific constraints of available space or capacity arising from the need to maintain safe operation of the airport. Where such constraints limit, prevent or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, the relevant Party shall ensure that all such services are available on both an equal and an adequate basis to all air carriers; prices of such services shall be determined according to relevant, objective, transparent and non-discriminatory criteria.

6. Each Party shall ensure that its regulations, guidelines and procedures for allocation of slots at the airports in its territory are applied in a transparent, effective, non-discriminatory and timely manner.

7. Notification of operational plans, programmes or schedules for air services operated under this Agreement may be required by a Party for information purposes only. If a Party requires such notification, it shall minimise the administrative burdens of notification requirements and procedures on air transport intermediaries and on air carriers of the other Party.

8. Any air carrier of each Party may engage in the sale of air transport and related services in the territory of the other Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, through other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel. Each air carrier shall have the right to sell such transport and related services, and any person shall be free to purchase such transport and related services, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

9. Det ska vara tillåtet för båda parter lufttrafikföretag att betala lokala utgifter, inbegripet, men inte begränsat till bränslekostnader, på den andra partens territorium i lokal valuta. Parterna ska tillåta att den andra partens lufttrafikföretag, om dessa så önskar, betalar sådana omkostnader på den andra partens territorium i fritt konvertibla valutor till marknadsmässig växelkurs.

10. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att på begäran närsomhelst och på vilket sätt som helst konvertera lokala intäkter till fritt konvertibla valutor och överföra dem från den andra partens territorium till ett land som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till marknadsmässig växelkurs för löpande transaktioner och överföringar som gäller den dag då lufttrafikföretaget lämnade in en första begäran om överföring och ska vara befriad från avgifter, med undantag av de avgifter som bankerna normalt tar ut för sådana konverteringar och överföringar.

Avtal om samverkande marknadsföring

11. Vid flygningar eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parternas lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. avtal om reserverat utrymme på luftfartyg och om gemensamma linjebeteckningar, med

- a) den andra partens lufttrafikföretag,
- b) tredjeländers lufttrafikföretag, och/eller

c) tillhandahållare av yttransporter (land- eller sjötransport), oavsett land, under förutsättning att i) det lufttrafikföretag som utför flygningen har de trafikeringsrättigheter som krävs, ii) de säljande lufttrafikföretagen har den eller de lämpliga underliggande trafikeringsrättigheterna i flygrutten, och iii) avtalen uppfyller de lagstadgade krav som normalt gäller för sådana avtal.

12. Vid flygningar eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får båda parternas lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. avtal om reserverat utrymme på luftfartyg och om gemensamma linjebeteckningar, med ett lufttrafikföretag som utför flygningar i en inhemsk sektor, förutsatt att i) detta är en del av en internationell flygning och ii) avtalen uppfyller de

9. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including, but not limited to, purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies at the market rate of exchange.

10. Each air carrier shall have the right to convert, on demand, local revenues into freely convertible currencies and remit such revenues at any time, and in any way, from the territory of the other Party to the country of its choice. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the market rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

11. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:

- (a) any air carrier or carriers of the Parties;
- (b) any air carrier or carriers of a third country; and/or

(c) any surface (land or maritime) transport provider of any country, provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights; (ii) the marketing carriers hold the appropriate underlying route(s) in the route schedule; and (iii) the arrangements meet the regulatory requirements normally applied to such arrangements.

12. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with a carrier that is operating a domestic sector, provided that (i) this is part of an international journey and (ii) the arrangements meet the requirements normally applied to such arrangements. For

lagstadgade krav som normalt gäller för sådana avtal. I denna punkt avses med inhemsk sektor, om det lufttrafikföretag som utför flygningar är ett lufttrafikföretag från Europeiska unionen, en rutt inom en EU-medlemsstats territorium, och om det lufttrafikföretag som utför flygningar är ett qatariskt lufttrafikföretag, en rutt inom Qatars territorium.

13. När det gäller försäld passagerartransport som innefattar avtal om samverkande marknadsföring, ska köparen på försäljningsstället eller under alla omständigheter vid incheckning, eller före ombordstigning i fall där ingen incheckning krävs för ett anslutningsflyg, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

Intermodala tjänster

14. När det gäller passagerartransporter ska yttransportföretag inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransporterna enbart av det skälet att yttransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i det företagets eget namn.

15. Utan hinder av någon bestämmelse i detta avtal ska båda parter lufttrafik- och fraktföretag tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och yttransportsätt för godstransport till och från punkter inom parternas territorier eller i tredjeländer, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförts till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas med yt- eller lufttransport, ha tillträde till flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna yttransporter eller ingå avtal om sådana med andra yttransportföretag, inbegripet yttransporter som utförs av andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet yt- eller lufttransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om förhållandena kring sådana transporter.

Franchising och varumärken

the purposes of this paragraph, a "domestic sector" means, where the operating carrier is a carrier of the Union, a route within the territory of an EU Member State and, where the operating carrier is a carrier of Qatar, a route within the territory of Qatar.

13. In respect of passenger transport sold involving cooperative marketing arrangements, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case at check-in, or before boarding where no check-in is required for a connecting flight, which transport providers will operate each sector of the service.

14. In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name.

15. Notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any point in the territories of the Parties, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface transport providers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through-price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

16. Parternas lufttrafikföretag får ingå avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet någondera partens eller tredjeländers luftföretag, under förutsättning att lufttrafikföretagen har de tillstånd som krävs och uppfyller villkoren i de lagar och förordningar som parterna normalt tillämpar på sådana avtal, särskilt de som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

In- och uthyrning

17. Parterna beviljar varandras lufttrafikföretag rätt att tillhandahålla tjänster enligt detta avtal genom att

- a) använda luftfartyg som hyrs in utan besättning från en uthyrare,
- b) använda luftfartyg som hyrs in med besättning från andra lufttrafikföretag från samma part som inhyraren,
- c) använda luftfartyg som hyrs in med besättning från ett lufttrafikföretag i ett annat land än inhyrarens part, under förutsättning att inhyrningen är berättigad på grundval av exceptionella behov, säsongrelaterade kapacitetsbehov eller inhyrarens operativa svårigheter och inhyrningen inte överstiger den tid som är absolut nödvändig för att tillgodosätta dessa behov eller övervinna dessa svårigheter.

De berörda parterna får kräva att avtal om in- och uthyrning ska godkännas av deras behöriga myndigheter i syfte att kontrollera efterlevnaden av de villkor som anges i denna punkt och av de tillämpliga flygsäkerhets- och luftfartsskyddskraven. Om en part kräver ett sådant godkännande, ska den sträva efter att expediera godkännandeförfrågningarna och minimera den administrativa bördan för de berörda lufttrafikföretagen. För att undvika oklarheter förtydligas att bestämmelserna i denna punkt inte påverkar tillämpningen av en parts lagar och andra författningar när det gäller den partens lufttrafikföretags in- och uthyrning av luftfartyg.

ARTIKEL 9 Tullar

16. The air carriers of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements, in particular those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

17. The Parties grant each other's air carriers the right to provide services under this Agreement by:

- (a) using aircraft leased without crew from any lessor;
- (b) using aircraft leased with crew from other air carriers of the same Party as the lessee's;
- (c) using aircraft leased with crew from air carriers of a country other than the lessee's Party, provided that the leasing is justified on the basis of exceptional needs, seasonal capacity needs or operational difficulties of the lessee and the leasing does not exceed the duration which is strictly necessary to fulfil those needs or overcome those difficulties.

The Parties concerned may require leasing arrangements to be approved by their competent authorities for the purpose of verifying compliance with the conditions set out in this paragraph and with the applicable safety and security requirements. However, where a Party requires such approval, it shall endeavour to expedite the approval procedures and minimise the administrative burden on the carriers concerned. For the avoidance of doubt, this paragraph is without prejudice to the laws and regulations of a Party as regards the leasing of aircraft by air carriers of that Party.

Article 9 Customs duties

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena partens lufttrafikföretag kommer till den andra partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig basis vara befriat från importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, punktskatter, inspektionsavgifter, mervärdesskatter eller andra liknande indirekta skatter, och liknande avgifter; detta gäller även luftfartygets sedvanliga utrustning, bränsle, smörjmedel, teknisk förbrukningsmateriel, markutrustning, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som livsmedel, drycker, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget, som

- a) tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen, och
- b) inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

2. Även följande ska på ömsesidig grund vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt 1, utom avgifter som baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad:

- a) Luftfartygsförråd som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över nämnda territorium.

- b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs till en parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra partens lufttrafikföretag och som används för internationell lufttransport.

- c) Bränsle, smörjmedel och teknisk förbrukningsmateriel som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium för användning ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall, on the basis of reciprocity and provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft, be exempt from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, inspections fees, value added tax (VAT) or other similar indirect taxes, and similar fees and charges that are:

- (a) imposed by the national or local authorities or the Union, and

- (b) not based on the cost of service provided.

2. The following shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1, with the exception of charges based on the cost of service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when such stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

- (b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Party used in international air transport;

- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when such

partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över nämnda territorium.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive parts tullagstiftning, som införs till eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord. och

e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktterminaler.

3. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan två punkter inom dess territorium.

4. Sedvanlig ombordutrustning samt den materiel, de reservdelar och de förnödenheter som avses i punkterna 1 och 2 och normalt hålls ombord på luftfartyg som en parts lufttrafikföretag använder, får lastas av på den andra partens territorium endast med godkännande av denna parts tullmyndigheter och får ställas under dessa myndigheters övervakning eller kontroll till dess att de återexporteras eller på annat sätt avlägsnas i enlighet med tullbestämmelserna.

5. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena partens lufttrafikföretag, med ett lufttrafikföretag som åtnjuter sådan befrielse på den andra partens territorium, ingår avtal om att inom den andra partens territorium låna eller överföra föremål enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel.

6. Ingenting i detta avtal ska hindra en part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board for use on out-bound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when such stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and

(e) safety and security equipment for use at airports or cargo terminals.

3. Nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

4. The regular airborne equipment, as well as the material, supplies and spare parts referred to in paragraphs 1 and 2 normally retained on board aircraft operated by an air carrier of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party and may be required to be kept under the supervision or control of the said authorities, up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulation.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the air carriers of one Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

7. Bagage och last i direkt transitering över den ena partens territorium ska vara befriat från skatter, tullar och avgifter där dessa inte baseras på den tillhandahållna tjänstens kostnad.

8. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 i denna artikel ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

9. Bestämmelserna i de respektive konventionerna mellan en EU-medlemsstat och Qatar för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital ändras inte genom detta avtal.

7. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges that are not based on the cost of service provided.

8. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 may be required to be kept under the supervision or control of the competent authorities.

9. This Agreement is without prejudice to the provisions of the respective conventions in force between any EU Member State and Qatar for the avoidance of double taxation on income and on capital.

ARTIKEL 10 **Användaravgifter**

1. Bägge parter ska säkerställa att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster är kostnadsbaserade och icke-diskriminerande. Villkoren för sådana användaravgifter för den andra partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag.

2. Bägge parter ska säkerställa att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra partens lufttrafikföretag för utnyttjande av flygplats, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster, med undantag av de avgifter som tas ut i fråga om de tjänster som beskrivs i artikel 8.5 i detta avtal, inte är orättvist diskriminerande och är rättvist fördelade bland användarkategorierna.

Dessa avgifter ska avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller flygplatserna där ett gemensamt avgiftssystem tillämpas. Avgifterna får inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren

Article 10 **User charges**

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of air navigation and air traffic control shall be cost-related and non-discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier.

2. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services, with the exception of charges levied with respect to the services described Article 8(5), are not unjustly discriminatory and are equitably apportioned among categories of users. Such user charges shall reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or those airports at which a common charging system applies. Such user charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are imposed shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, such charges shall apply to the air carriers of the other Party on terms not

för avgifterna för den andra partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt då avgifterna tillämpas.

3. Varje part ska begära att de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna ska samråda och utbyta den information som kan behövas för en noggrann bedömning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med principerna i punkterna 1 och 2 i den här artikeln. De behöriga myndigheter eller organ som tar ut avgifterna ska i skälig tid i förväg underrätta användarna om varje förslag till ändring av användaravgifterna, så att användarna får möjlighet att lämna synpunkter innan ändringarna görs.

less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are applied.

3. Each Party shall require the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers using the services and facilities to undertake consultations and to exchange such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of the charges in accordance with the principles set out in paragraphs 1 and 2. The competent charging authorities or bodies shall provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views and provide comments before any changes are made.

ARTIKEL 11

Passagerarpriser och fraktpriser

1. Parterna ska tillåta att passagerarpriser och fraktpriser sätts fritt av parternas lufttrafikföretag grundat på fri och rättvis konkurrens.

2. Varje part får på icke-diskriminerande grundval kräva att bägge parter lufttrafikföretag på förenklad grund och enbart i informationssyfte underrättar dess behöriga myndigheter om passagerarpriser och fraktpriser som erbjuds för tjänster som utgår från dess territorium. Man får kräva att sådan underrättelse från lufttrafikföretagens sida ska ske tidigast vid tidpunkten för det första erbjudandet om ett passagerarpris och fraktpris.

Article 11

Fares and rates

1. The Parties shall permit fares and rates to be freely established by the air carriers of the Parties on the basis of free and fair competition.

2. Either Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to its competent authorities of fares and rates offered for services originating from its territory by air carriers of both Parties on a simplified basis and for information purposes only. Such notification by the air carriers may be required to be made no earlier than the initial offering of a fare or a rate.

ARTIKEL 12

Statistik

1. Parterna ska samarbeta inom ramen för den gemensamma kommittén för att underlätta utbytet av statistisk information rörande lufttransporter inom ramen för detta avtal.

Article 12

Statistics

1. The Parties shall cooperate within the framework of the Joint Committee to facilitate the exchange of statistical information related to air transport under this Agreement.

2. Bägge parter ska på begäran av den andra parten förse denna med tillgänglig icke konfidentiell och icke kommersiellt känslig statistik om lufttransport inom ramen för detta avtal, i enlighet med parternas nationella lagar och författningar, på ett icke-diskriminerande sätt, och som rimligtvis kan begäras.

2. Upon request, each Party shall provide the other Party with non-confidential and non-commercially sensitive available statistics related to air transport under this Agreement, as required by the respective laws and regulations of the Parties, on a non-discriminatory basis, and as may reasonably be required.

AVDELNING II
REGLERINGSSAMARBETE
ARTIKEL 13
Flygsäkerhet

1. Parterna bekräftar ännu en gång betydelsen av ett nära samarbete på området luftfartssäkerhet. Parterna ska därför vid behov delta i ytterligare samarbete när det gäller utredning av olyckor, utarbetande av lagstiftning, utbyte av säkerhetsinformation, eventuellt deltagande i varandras tillsynsverksamhet eller genomförande av gemensam tillsynsverksamhet samt utveckling av gemensamma projekt och initiativ.

2. Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och licenser som har utfärdats eller erkänts giltiga av den ena parten och som fortfarande är i kraft ska av den andra parten och dess luftfartsmyndigheter erkännas som giltiga för bedrivande av lufttrafik, under förutsättning att certifikaten eller licenserna har utfärdats eller erkänts giltiga enligt och i överensstämmelse med åtminstone de relevanta internationella normer och rekommenderade praxis och förfaranden för flygtrafiktjänster som fastställts enligt konventionen.

3. Varje part får när som helst begära samråd om säkerhetsnormer och säkerhetskrav som den andra avtalslutande parten upprätthåller och tillämpar på områden som avser luftfartsanläggningar, besättningar, luftfartyg och luftfartygs drift. Sådana samråd ska påbörjas inom trettio (30) dagar från mottagandet av begäran.

4. Om den part som begärde samråd efter samrådet konstaterar att den andra parten inte i praktiken upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer och säkerhetskrav inom de områden som avses i punkt 3 i denna artikel vilka, såvida inget annat har beslutats, är åtminstone likvärdiga med de miniminormer

TITLE II
REGULATORY COOPERATION
Article 13
Aviation safety

1. The Parties reaffirm the importance of close cooperation in the field of aviation safety. In that context, the Parties shall, as appropriate, engage in further cooperation in relation to accident investigation, regulatory development, the exchange of safety information, the possible participation in each other's oversight activities or conducting joint oversight activities and the development of joint projects and initiatives.

2. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party and its aeronautical authorities for the purpose of operating air services, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the relevant international standards and recommended practices and procedures for air navigation services established under the Convention.

3. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within 30 days of the request.

4. If, following such consultations, the requesting Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 3 that, unless otherwise decided, are at least equal to the minimum standards established pursuant to

som har uppställts i enlighet med konventionen, ska den andra parten underrättas om dessa konstateranden.

Den andra parten ska inom trettio (30) dagar lämna in en plan för korrigerande åtgärder med en tidsplan för genomförandet. Planen för korrigerande åtgärder samt tidsplanen ska godkännas av parterna före genomförande.

Om den andra parten inte vidtar lämpliga korrigeringsåtgärder inom en rimlig tidsperiod, får den begärande parten vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafiktillstånd eller tekniska tillstånd för, eller att på annat sätt vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa verksamheten för ett lufttrafikföretag som står under den andra partens säkerhetstillsyn.

5. Parterna accepterar att ett luftfartyg som drivs av ett av den ena partens lufttrafikföretag eller på dess vägnar medan det befinner sig inom den andra partens territorium, får vara föremål för en rampinspektion av den andra partens behöriga myndigheter för att kontrollera giltigheten av luftfartygets och besättningens relevanta handlingar och luftfartygets och dess utrustnings uppenbara skick, förutsatt att en sådan undersökning inte förorsakar någon orimlig försening i luftfartygets drift.

6. Om en part efter att ha genomfört en rampinspektion finner att ett luftfartyg eller luftfartygets drift inte uppfyller de miniminormer och minimiförfaranden för flygtrafiktjänster som fastställts enligt konventionen, ska den parten underrätta luftfartygsoperatörer om sådan bristande efterlevnad begära korrigeringsåtgärder om det anses lämpligt. När så är lämpligt kan den andra partens behöriga myndigheter som ansvarar för säkerhetstillsynen av det lufttrafikföretag som bedriver trafik med luftfartyget uppmanas att ge sitt godkännande av de korrigeringsåtgärder som vidtas av luftfartygsoperatören. Utan hinder av detta kommer varje part att bevilja tillgång till resultaten av de rampinspektioner som genomförts på luftfartygsoperatörer som står under den andra partens säkerhetstillsyn.

the Convention, the other Party shall be notified of such findings.

The other Party shall submit a corrective action plan within 30 days which will include a timeline for implementation. The corrective action plan and the corresponding timeline shall be agreed by the Parties before being implemented.

Failure by the other Party to take appropriate corrective action within a reasonable period of time shall constitute grounds for the requesting Party to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permissions or to otherwise refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operations of an air carrier which is under the safety oversight of the other Party.

5. Each Party accepts that any aircraft operated by, or on behalf of, an air carrier of a Party may, while within the territory of the other Party, be the subject of a ramp inspection by the competent authorities of the other Party to verify the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment, provided that such examination does not cause an unreasonable delay in the operation of the aircraft.

6. If a Party, after carrying out a ramp inspection, finds that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards and procedures for air navigation services established pursuant to the Convention, that Party shall notify the aircraft operator of such lack of compliance while requesting corrective action as deemed appropriate. Whenever appropriate, the competent authorities of the other Party that are responsible for the safety oversight of the air carrier operating the aircraft may be requested to give their acceptance of the corrective action taken by the aircraft operator. Notwithstanding this, each Party will allow access to the results of ramp inspections performed on aircraft operators which are under the safety oversight of the other Party.

7. Varje part ska ha rätt att vidta omedelbara åtgärder, inbegripet rätt att återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd och tekniska tillstånd eller på annat sätt att tillfälligt upphäva eller begränsa trafiken för den andra partens lufttrafikföretag, om den anser att det är nödvändigt med hänsyn till ett omedelbart hot mot luftfartssäkerheten. Den part som vidtar sådana åtgärder ska utan dröjsmål underrätta den andra parten och ange skälen för åtgärden.

8. Alla åtgärder som vidtas av en part i enlighet med punkterna 4, 6 och 7 i denna artikel ska vara nödvändiga och lämpliga för att åtgärda konstaterade säkerhetsbrister och ska avbrytas så snart anledningen till att åtgärden vidtogs har upphört.

7. Each Party shall have the right to take immediate action including the right to revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions or to otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of the other Party, if it concludes that it is necessary in view of an immediate threat to aviation safety. The Party taking such measures shall promptly inform the other Party, providing reasons for its action.

8. Any action by a Party in accordance with paragraph 4, 6 or 7 shall be necessary and proportionate to address a safety finding and shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTIKEL 14 Luftfartsskydd

1. Parterna understryker sitt åtagande att uppnå högsta internationella normer för luftfartsskydd och får, när så är lämpligt, delta i ytterligare dialog och samarbete på detta område.

2. Parterna bekräftar sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån avtalsparterna är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd som parterna omfattas av.

Article 14 Aviation security

1. The Parties underline their commitment to achieve the highest levels of aviation security standards and may, as appropriate, engage in further dialogue and cooperation in this field.

2. The Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the marking of plastic explosives for purpose of detection signed at Montreal on 1 March 1991, insofar as the Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security to which the Parties are parties.

3. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att hantera varje hot mot det civila luftfartsskyddet, bland annat förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

4. Parterna ska i sina ömsesidiga förbindelser handla i överensstämmelse med de internationella normer för luftfartsskydd och den lämpliga rekommenderade praxis som fastställts av Icao. De ska ålägga luftfartygsoperatörer som är registrerade i deras register eller som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller är varaktigt bosatta inom deras territorium, samt de som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

5. Parterna ska säkerställa att verkningfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorium för att skydda den civila luftfarten mot olagliga handlingar som inbegriper, men inte är begränsade till, säkerhetskontroll av passagerare och kabinbagage, säkerhetskontroll av lastrumsbagage, säkerhetskontroll av personer som inte är passagerare, även besättning, och medförda föremål, säkerhetskontroll av frakt och post samt säkerhetsåtgärder avseende förnödenheter ombord och tillträdeskontroll för flygsidan och behörighetsområden. Åtgärderna ska anpassas om hoten mot den civila luftfartens säkerhet ökar. Parterna är överens om att den andra partens bestämmelser om luftfartsskydd avseende luftfartygs inresa till, flygning inom eller utresa från dess territorium måste iakttas.

6. En part får, med full hänsyn till och respekt för båda parter suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium, samt nödåtgärder för att möta ett specifikt säkerhetshot; dessa bör ofördröjligen delges den andra parten. Varje part ska också, om den andra parten begär rimliga särskilda skyddsåtgärder, vidta sådana åtgärder, och den första parten ska beakta de skyddsåtgärder som redan tillämpas av den andra parten och eventuella åsikter som den parten fram-

3. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to address any threat to the security of civil aviation, including the prevention of acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the international aviation security standards and appropriate recommended practices established by the ICAO. They shall require that operators of aircraft of their registries, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act, at least, in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect civil aviation against acts of unlawful interference, including, but not limited to, screening of passengers and their cabin baggage, screening of hold baggage, screening and security controls for persons other than passengers, including crew, and their items carried, screening and security controls for cargo, mail, in-flight and airport supplies, and access control to airside and security restricted areas. Those measures shall be adjusted to meet increases in the threat to the security of civil aviation. Each Party agrees that the security provisions required by the other Party relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of aircraft must be observed.

6. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory, as well as emergency measures, in order to meet a specific security threat, which should be communicated to the other Party without delay. Each Party shall give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures, and the first Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other

för samt eventuella negativa effekter på lufttransporter mellan parterna. Förutom om det vid nödfall inte finns någon rimlig möjlighet till detta, ska varje part i förväg underrätta den andra parten om alla särskilda skyddsåtgärder som parten avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller driftmässig inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Varje part får begära ett möte med den gemensamma kommittén, skyndsamt om så är lämpligt, för att diskutera sådana skyddsåtgärder, i enlighet med artikel 22 i detta avtal.

7. Parterna erkänner emellertid att ingenting i denna artikel begränsar respektive parts rätt att vägra luftfartyg tillträde till sitt territorium om parten bedömer att luftfartyget är ett hot mot dess säkerhet.

8. När det inträffar en incident eller föreligger hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygs, passagerares, besättnings, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningars säkerhet, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

9. Varje part ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som befinner sig på marken inom dess territorium hålls kvar på marken, utom om luftfartyget måste lyfta på grund av den tvingande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

10. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna i denna artikel, får den parten begära omedelbart samråd med den andra parten. Sådana samråd ska påbörjas inom trettio (30) dagar från mottagandet av en sådan begäran eller en längre tidsperiod som parterna kommit överens om. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom trettio (30) dagar eller inom en längre tidsperiod som eventuellt överenskoms enligt ovan, får den part som begärde samrådet vidta åtgärder för

Party may offer as well as the possible adverse effects on air transport between the Parties. Except where not reasonably possible in case of emergency, each Party will inform the other Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Party may request a meeting of the Joint Committee, on an urgent basis if appropriate, to discuss such security measures, as provided for in Article 22.

7. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the ability of a Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, passengers, crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

9. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Where practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, that Party may request immediate consultations with the other Party. Such consultations shall start within 30 days of the date of receipt of such a request or such longer period as may be agreed. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days of the starting date of such consultations, or a longer period as may be agreed, shall constitute

att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafikstillstånd och tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag i den andra parten för att säkerställa efterlevnaden av bestämmelserna i denna artikel. I en nödsituation, eller för att förhindra ytterligare överträdelser av bestämmelserna i denna artikel får en part vidta omedelbara interimistiska åtgärder.

11. Alla åtgärder som vidtas i enlighet med denna artikel ska vara nödvändiga och lämpliga för att hantera ett säkerhetshot och ska avbrytas när den andra parten följer bestämmelserna i denna artikel eller när en sådan åtgärd inte längre är nödvändig.

ARTIKEL 15

Flygledningstjänst

1. Parterna ska samarbeta i lagstiftningsfrågor som rör flygtrafiktjänster, inbegripet tillsynen över dem. De ska behandla alla politiska frågor som rör flygledningstjänstens prestanda i syfte att optimera flygningarnas totala effektivitet, minska kostnaderna, minimera miljöpåverkan och förbättra säkerheten och kapaciteten i systemen.

2. Parterna ska uppmuntra sina behöriga myndigheter och leverantörer av flygtrafiktjänster att samarbeta om interoperabilitet för att ytterligare integrera båda parter system i den mån det är möjligt, minska luftfartens inverkan på miljön och i lämpliga fall utbyta information.

3. Parterna ska främja samarbete mellan sina leverantörer av flygtrafiktjänster i syfte att utbyta färdplansdata och samordna trafikflödena för att optimera flygeffektiviteten, i syfte att förbättra resursanvändningen och uppnå förutsebarhet, punktlighet och tjänstekontinuitet.

4. Parterna är överens om att samarbeta kring program för modernisering, inbegripet utveckling, införande och bästa praxis för ekonomisk effektivitet, flygledning och relevanta flygplatsaspekter, och att uppmuntra till ömsesidigt deltagande i validerings- och demonstrationsverksamhet.

grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation and technical permissions of an air carrier of the other Party to ensure compliance with the provisions of this Article. When required by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take immediate interim action.

11. Any action taken in accordance with this Article shall be necessary and proportionate to address a security threat and shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article or when such action is no longer necessary.

Article 15

Air traffic management

1. The Parties shall cooperate on regulatory matters concerning air navigation services, including the oversight of such services. They shall address any policy issues relating to the performance of air traffic management, with a view to optimising overall flight efficiency, reducing costs, minimising environmental impact and enhancing the safety and capacity of the systems.

2. The Parties shall encourage their competent authorities and air navigation service providers to cooperate on interoperability issues to further integrate both Parties' systems where possible, to reduce the environmental impact of aviation, and to share information where appropriate.

3. The Parties shall promote cooperation between their air navigation service providers in order to exchange flight data and coordinate traffic flows to optimise flight efficiency, with a view to improving the use of resources and achieving predictability, punctuality and service continuity.

4. The Parties agree to cooperate on modernisation programmes, including development, deployment and best practices for economic efficiency, air traffic management and relevant aerodrome aspects, and to encourage cross-participation in validation and demonstration activities.

ARTIKEL 16 **Miljö**

1. Parterna stödjer behovet av att skydda miljön genom att främja en hållbar utveckling av luftfarten. Parterna har för avsikt att samarbeta för att ringa in områden med koppling till luftfartens miljöpåverkan.

2. Parterna inser vikten av samarbete för att beakta och minimera luftfartens inverkan på miljön i enlighet med målen i detta avtal.

3. Parterna inser vikten av att ta itu med klimatförändringen och därför vikten av att begränsa eller minska utsläppen av växthusgaser inom inhemsk och internationell luftfart. De är överens om att samarbeta i dessa frågor i syfte att utveckla och genomföra instrument, inbegripet genomförandebestämmelser för utvecklingen av systemet för kompensation och minskning av koldioxidutsläpp för internationell luftfart (Corsia) och alla andra aspekter av särskild betydelse för att hantera utsläpp av växthusgaser inom luftfartssektorn.

4. Parterna åtar sig att utbyta information och ha regelbunden dialog mellan experter för att utvidga samarbetet om att åtgärda utsläppen från luftfarten genom exempelvis

- a) forskning om och utveckling av miljövänlig luftfartsteknik,

- b) innovation på flygledningsområdet i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan,

- c) forskning om och utveckling av hållbara alternativa bränslen för luftfarten,

- d) utbyte av åsikter om frågor som rör luftfartens miljöpåverkan och minskning av klimatpåverkande utsläpp från luftfarten, och
- e) övervakning och minskning av buller i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan.

5. Parterna ska också, samtidigt som deras multilaterala miljömässiga rättigheter och skyldigheter iaktas, utöka samarbetet, även det finansiella och teknologiska, i fråga om

Article 16 **Environment**

1. The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties intend to work together to identify issues related to the impacts of aviation on the environment.

2. The Parties recognise the importance of working together, to consider and minimise the effects of aviation on the environment in a manner consistent with the objectives of this Agreement.

3. The Parties recognise the importance of addressing climate change and therefore of limiting or reducing greenhouse gas (GHG) emissions associated with domestic and international air transport. They agree to cooperate on these matters, with a view to developing and implementing instruments, including implementing rules for the development of the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) and any other aspect of particular relevance to address GHG emissions in the aviation sector.

4. The Parties undertake to exchange information and have regular dialogue among experts to enhance cooperation on addressing aviation environmental impacts including:

- (a) on research and development with regard to environmentally friendly aviation technology;

- (b) in air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;

- (c) on research and development of sustainable alternative fuels for aviation;

- (d) on issues dealing with the environmental effects of aviation and mitigation of climate-related emissions of aviation; and

- (e) in noise mitigation and monitoring, with a view to reducing the environmental impacts of aviation.

5. The Parties shall also, in compliance with their multilateral environmental rights and obligations, enhance cooperation, including financial and technological, in rela-

åtgärder som syftar till att ta itu med utsläpp av växthusgaser från internationell luftfart.

6. Parterna inser behovet av att vidta lämpliga åtgärder för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av luftfarten, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag.

ARTIKEL 17

Lufttrafikföretags skadeståndsansvar

Parterna bekräftar sina skyldigheter enligt konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som under-tecknades i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen).

ARTIKEL 18

Konsumentskydd

Parterna ska samarbeta för att skydda konsumenternas intressen inom luftfartsområdet. Syftet med detta samarbete ska vara att uppnå en hög konsumentskyddsnivå. För att åstadkomma detta ska parterna samråda med varandra inom ramen för den gemensamma kommittén i frågor som rör konsumentintressen, inbegripet de åtgärder de planerar, i syfte att i så stor utsträckning som möjligt åstadkomma ökad lagstiftningskonvergens och förenlighet mellan regelverken.

ARTIKEL 19

Datoriserade bokningssystem

1. Den som säljer datoriserade bokningssystem och bedriver verksamhet på den ena partens territorium ska ha rätt att ta in sina system till den andra partens territorium, att upprätthålla dem där och att göra dem fritt tillgängliga för resebyråer och reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är distribution av reserelaterade produkter inom den andra partens territorium; detta gäller dock bara om systemen uppfyller kraven i den andra partens lagstiftning.

tion to measures aimed at addressing greenhouse gas emissions from international aviation.

6. The Parties recognise the need to take appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law.

Article 17

Air carrier liability

The Parties reaffirm their obligations under the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999 (the Montreal Convention).

Article 18

Consumer protection

The Parties shall cooperate to protect the interests of consumers in air transport. The objective of this cooperation shall be to achieve a high level of consumer protection. To this end, the Parties shall consult each other in the Joint Committee on matters of consumer interest, including their planned measures, with a view to achieving increased regulatory convergence and compatibility to the extent possible.

Article 19

Computerised reservation systems

1. Computerised reservation system ("CRS") vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party provided that the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Party.

2. Parterna ska upphäva befintliga krav som skulle kunna begränsa den ena partens datoriserade bokningssystemens åtkomst till den andra partens marknad eller på annat sätt begränsa konkurrensen. Parterna ska avhålla sig från att anta sådana krav i framtiden.

3. En part får inom sitt territorium inte ställa andra krav, eller medge att andra krav ställs, på den andra partens försäljare av datoriserade bokningssystem i fråga om systempresentation, än de krav som ställs på dess egna försäljare av datoriserade bokningssystem eller på något annat bokningssystem som används på partens marknad. Ingen part får hindra ingåendet av avtal mellan försäljare av datoriserade bokningssystem, deras leverantörer och deras abonnenter om informationsutbyte om resetjänster och som underlättar presentation av omfattande och opartisk information för allmänheten, eller uppfyllandet av lagstadgade krav på neutral presentation.

4. Ägare av och driftsansvariga för datoriserade bokningssystem som uppfyller den andra partens eventuella relevanta lagstadgade krav, ska ha samma möjlighet att äga datoriserade bokningssystem inom den andra partens territorium som ägare av och driftsansvariga för andra datoriserade bokningssystem som används på den partens marknad.

ARTIKEL 20

Sociala aspekter

1. Parterna bekräftar betydelsen av att beakta detta avtals effekter på arbetsmarknads-, sysselsättnings- och arbetsvillkoren. Parterna är överens om att samarbeta om arbetsmarknadsfrågor inom ramen för detta avtal, bland annat i fråga om påverkan på sysselsättning, grundläggande rättigheter i arbetslivet, arbetsvillkor, socialt skydd och social dialog.

2. Parterna erkänner varje parts rätt att fastställa den nivå på det inhemska arbetarskyddet som den själv finner lämplig och att anta eller ändra sin relevanta lagstiftning och politik i enlighet därmed i överensstämmelse med sina internationella förpliktelser. Par-

2. The Parties shall annul any existing requirement, which could restrict free access by one Party's CRSs to the other Party's market or otherwise limit competition. The Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.

3. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers related to the exchange of travel services information which facilitate the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.

4. Owners and operators of CRSs of one Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as do the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Party.

Article 20

Social aspects

1. The Parties recognise the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment and working conditions. The Parties agree to cooperate on labour matters within the scope of this Agreement, inter alia, in relation to impacts on employment, fundamental rights at work, working conditions, social protection and social dialogue.

2. The Parties recognise the right of each Party to establish its own level of domestic labour protection as it deems appropriate, and to adopt or modify accordingly its relevant laws and policies, in a manner consistent with its international obligations. The

terna ska se till att de rättigheter och principer som ingår i deras respektive lagar och andra författningar inte undermineras, utan verkligen tillämpas.

3. Vardera parten ska fortsätta att förbättra denna lagstiftning och politik i överensstämmelse med sina internationella förpliktelser och sträva efter att tillhandahålla och främja en hög skyddsnivå för arbetstagare inom luftfartssektorn. Parterna erkänner att överträdelser av de grundläggande principerna och rättigheterna i arbetslivet inte får åberopas eller på annat sätt användas som en legitim komparativ fördel och att arbetsnormer inte bör användas i protektionistiskt syfte.

4. Parterna bekräftar sitt åtagande, i enlighet med sina skyldigheter som följer av medlemskapet i Internationella arbetsorganisationen (ILO) och ILO:s förklaring om grundläggande principer och rättigheter i arbetslivet och dess uppföljning, som antogs av Internationella arbetskonferensen vid dess 86:e session 1998, att respektera, främja och effektivt genomföra och tillämpa de grundläggande rättigheterna och principerna i arbetslivet.

5. Parterna ska främja de mål som ingår i ILO:s agenda för anständigt arbete och ILO:s förklaring om social rättvisa för en rättvis globalisering från 2008 som antogs av Internationella arbetskonferensen vid dess 97:e session.

6. Varje part åtar sig att vidta bästa möjliga åtgärder för att ratificera de grundläggande ILO-konventionerna, om detta inte redan har skett. Parterna kommer också att överväga ratificering av andra ILO-konventioner och därmed ett faktiskt genomförande av motsvarande internationella normer på arbetsmarknadsområdet och det sociala området som är av betydelse för den civila luftfartssektorn, med beaktande av inhemska förhållanden.

7. Varje part får begära ett möte med den gemensamma kommittén för att behandla arbetsmarknadsfrågor som den part som begärt mötet anser vara viktiga.

AVDELNING III INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Parties shall ensure that the rights and principles contained in their respective laws and regulations are not undermined but effectively enforced.

3. Each Party shall continue to improve those laws and policies in a manner consistent with its international obligations, and shall strive towards providing and encouraging high levels of labour protection in the aviation sector. The Parties recognise that the violation of fundamental principles and rights at work cannot be invoked or otherwise used as a legitimate comparative advantage and that labour standards should not be used for protectionist purposes.

4. The Parties reaffirm their commitment, in accordance with their obligations deriving from their membership of the International Labour Organization (ILO) and the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up, adopted by the International Labour Conference at its 86th Session in 1998, to respect, promote and effectively implement and apply the Fundamental Rights and Principles at Work.

5. The Parties shall promote the objectives included in the ILO Decent Work Agenda and the ILO Declaration on Social Justice for a Fair Globalization of 2008 adopted by the International Labour Conference at its 97th Session.

6. Each Party undertakes to make best endeavours towards ratifying, if it has not yet done so, the fundamental ILO conventions. The Parties will also consider the ratification of other ILO conventions and consequently the effective implementation of corresponding international standards in the labour and social domain of relevance for the civil aviation sector, taking into account domestic circumstances.

7. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to address labour issues that the requesting Party identifies as significant.

TITLE III INSTITUTIONAL AND FINAL PROVISIONS'

ARTIKEL 21 **Tolkning och genomförande**

1. De rättigheter som fastställs i detta avtal beviljas ömsesidigt av respektive part. Hänvisningar i detta avtal till rättigheter som beviljas en parts lufttrafikföretag ska endast tolkas som en hänvisning till de rättigheter som beviljats den parten. Ingenting i detta avtal ska tolkas som avsett att ge rättigheter eller ålägga skyldigheter som kan åberopas direkt av medborgare i en part vid den andra partens domstolar eller skiljedomstolar.

2. Parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs.

3. När parterna utövar sina rättigheter enligt detta avtal ska de vidta åtgärder som är lämpliga och proportionella i förhållande till målen för dessa åtgärder.

4. Parterna ska avstå från varje åtgärd som kan äventyra uppfyllandet av målen i detta avtal.

5. Varje part ska på sitt territorium ansvara för att detta avtal genomförs på korrekt sätt.

6. Om endera parten har betänkligheter avseende en eventuell överträdelse av detta avtal, kan den begära information och assistans från den andra parten. Efter mottagandet av en sådan begäran ska den andra parten tillhandahålla all nödvändig information och assistans, med förbehåll för tillämpliga lagar och andra författningar.

7. Detta avtal ska inte utesluta samråd och diskussioner mellan parternas behöriga myndigheter utanför den gemensamma kommittén, inklusive på områdena lufttransportutveckling, flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöskydd socialpolitik, flygledningstjänst, luftfartsinfrastruktur, konkurrensfrågor och konsumentskydd. Parterna ska informera den gemensamma kommittén om resultaten av sådant samråd och om diskussioner som kan påverka tolkningen eller tillämpningen av detta avtal.

8. När det i detta avtal hänvisas till samarbete mellan parterna, inklusive men inte be-

Article 21 **Interpretation and implementation**

1. The rights laid down in this Agreement are granted by the Parties to one another. Any reference in this Agreement to rights granted to the air carriers of a Party shall be construed only as a reference to rights granted to that Party. Nothing in this Agreement shall be construed as intended to confer rights or to impose obligations which can be directly invoked by nationals of one Party before the courts or tribunals of the other Party.

2. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or particular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement.

3. In exercising their rights under this Agreement, the Parties shall take measures which are appropriate and proportionate to the objectives of those measures.

4. The Parties shall refrain from any measures which would jeopardise the attainment of the objectives of this Agreement.

5. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement.

6. Where either Party has concerns about possible infringement of this Agreement, it may request information and assistance from the other Party. Upon receipt of such request, the other Party shall provide all necessary information and assistance, subject to its applicable laws and regulations.

7. This Agreement shall not preclude consultations and discussions between competent authorities of the Parties outside the Joint Committee, including in the fields of air transport development, security, safety, environment, social policy, air traffic management, aviation infrastructure, competition matters and consumer protection. The Parties shall inform the Joint Committee of the outcome of such consultations and discussions which may have an impact on the interpretation or application of this Agreement.

8. Where reference is made in this Agreement to cooperation between the Parties, in-

gränsat till områdena kommersiella möjligheter, flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljö, flygledningstjänst och konsumentskydd, ska parterna sträva efter att finna en gemensam grund för gemensamma åtgärder för att vidareutveckla detta avtal och/eller förbättra dess funktion på de berörda områdena, på grundval av ömsesidig överenskommelse.

ARTIKEL 22

Den gemensamma kommittén

1. En gemensam kommitté sammansatt av företrädare för parterna ska ansvara för kontroll av förvaltningen av detta avtal och säkerställa att det genomförs på rätt sätt.

2. Den gemensamma kommittén ska själv anta sin arbetsordning.

3. Den gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt och minst en gång om året. Bägge parterna får när som helst begära att det kallas till möte i den gemensamma kommittén. Mötet ska hållas så snart som möjligt och, om inget annat överenskomms mellan parterna, senast två (2) månader efter det att begäran togs emot.

4. För att detta avtal ska kunna genomföras på rätt sätt ska den gemensamma kommittén

a) utbyta information, inklusive om ändringar av parternas lagar, författningar och politik som kan påverka luftfarten, och statistisk information om lufttransport,

b) utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal,

c) utveckla samarbetet, inklusive om lagstiftningsfrågor,

d) hålla samråd i frågor som rör tillämpning eller tolkning av detta avtal, liksom när så är lämpligt om luftfartsfrågor som tas upp i internationella organisationer och i förbindelserna med tredjeländer och i multilaterala arrangemang, inklusive överväganden om man ska inta en gemensam hållning,

e) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av detta av-

cluding but not limited to the fields of commercial opportunities, security, safety, environment, air traffic management and consumer protection, the Parties shall endeavour to find common ground for joint action to further develop this Agreement and/or improve its functioning in the areas concerned, on the basis of mutual consent.

Article 22

Joint Committee

1. A Joint Committee composed of representatives of the Parties shall be responsible for overseeing the administration of this Agreement and ensure its proper implementation.

2. The Joint Committee shall adopt its rules of procedure.

3. The Joint Committee shall meet as and when necessary and at least once a year. Any Party may at any time request the convening of a meeting of the Joint Committee. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, and not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.

4. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Joint Committee shall:

(a) exchange information, including on changes to laws, regulations and policies of the Parties which may affect air services and statistical information related to air transport;

(b) make recommendations and take decisions where expressly provided for in this Agreement;

(c) develop cooperation, including on regulatory matters;

(d) hold consultations on any questions relating to the application or interpretation of this Agreement, as well as, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations, in relations with third countries and in multilateral arrangements, including consideration of whether to adopt a joint approach;

(e) consider potential areas for further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this

tal, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet för tredjeländers anslutning till avtalet.

5. Den gemensamma kommitténs rekommendationer och beslut ska antas i samförstånd mellan parterna. Beslut som fattas av den gemensamma kommittén ska vara bindande för parterna.

ARTIKEL 23

Tvistlösning och skiljeförfarande

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 i detta avtal får varje tvist rörande tillämpningen eller tolkningen av detta avtal av parterna hänföras till den tvistlösningsmekanism som anges i den här artikeln.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av eventuella tidigare samråd mellan parterna enligt detta avtal ska en part som önskar utnyttja den tvistlösningsmekanism som föreskrivs i denna artikel skriftligen underrätta den andra parten om sin avsikt och begära ett möte i den gemensamma kommittén för samråd.

3. Om den gemensamma kommitténs möte inte äger rum inom två (2) månader efter mottagandet av den begäran som avses i föregående punkt eller senast den dag som parterna enats om, eller, om tvisten inte har lösts inom ramen för den gemensamma kommittén inom sex (6) månader efter denna begäran, får tvisten hänskjutas till en person eller ett organ för beslut genom överenskommelse mellan parterna. Om parterna inte kan enas om att hänskjuta tvisten till en person eller ett organ för beslut, ska tvisten på begäran av någon av parterna hänskjutas till skiljedom.

4. Utan att det påverkar punkt 2 i denna artikel får, om en part vidtar åtgärder för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafik tillstånd och tekniska tillstånd för den andra partens lufttrafikföretag, tvisten omedelbart hänskjutas till en person eller ett organ för beslut eller hänskjutas till skiljedom.

5. Begäran om skiljeförfarande ska göras skriftligen av en part (nedan kallad den initiativtagande parten) till den andra parten (ne-

Agreement for accession of third countries to this Agreement.

5. Recommendations and decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus between the Parties. Decisions taken by the Joint Committee shall be binding on the Parties.

Article 23

Dispute resolution and arbitration

1. Without prejudice to Article 4, any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement may be referred by the Parties to the dispute settlement mechanism provided for in this Article.

2. Without prejudice to any previous consultations between the Parties under this Agreement, where a Party wishes to have recourse to the dispute settlement mechanism provided for in this Article, it shall notify the other Party in writing of its intention and request a meeting of the Joint Committee for consultations.

3. If the Joint Committee meeting is not held within two months of the receipt of the request referred to in paragraph 2 or by the date agreed by the Parties, or, if the dispute is not resolved by the Joint Committee within six months of the said request, the dispute may be referred to a person or body for decision by agreement of the Parties. If the Parties cannot reach mutual agreement to refer the dispute to a person or body for decision, the dispute shall, at the request of any of the Parties, be submitted to arbitration.

4. Notwithstanding paragraph 2, if a Party has taken action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier of the other Party, the dispute may be immediately referred to a person or body for decision, or submitted to arbitration.

5. The request for arbitration shall be made in writing by a Party ("initiating party") to the other Party ("responding party"). In its request, the initiating party shall present the

dan kallad den svarande parten). I sin begäran ska den initiativtagande parten lägga fram de frågor som ska lösas, beskriva den aktuella åtgärden och förklara varför den anser att en sådan åtgärd är oförenlig med bestämmelserna i detta avtal.

6. Om den initiativtagande parten och den svarande parten inte kommer överens om annat ska skiljedomstolen bestå av tre skiljemän enligt följande:

a) Parterna ska utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot. När dessa två skiljemän har utsetts ska den initiativtagande parten och den svarande parten inom trettio (30) dagar genom överenskommelse utse en tredje skiljeman, som ska vara skiljedomstolens ordförande.

b) Om varken den initiativtagande parten eller den svarande parten utser någon skiljeman, eller om den tredje skiljemannen inte utses i enlighet med led a i denna punkt, får den initiativtagande parten eller den svarande parten begära att ordföranden i Icaos råd gör utnämningarna inom trettio (30) dagar efter det att begäran togs emot. Om ordföranden i Icaos råd är medborgare i Qatar eller i en EU-medlemsstat, ska den vice ordförande i rådet som har flest tjänsteår och som inte är jävig av samma anledning ombedjas att göra utnämningen.

7. Dagen för inrättandet av skiljedomstolen ska vara den dag då den sista av de tre skiljemännen godtar utnämningen.

8. Förfarandena ska genomföras i enlighet med den arbetsordning som ska antas av den gemensamma kommittén så snart som möjligt, med förbehåll för bestämmelserna i denna artikel och i enlighet med artikel 22.4 b och 22.5 i detta avtal. Till dess att den gemensamma kommittén har antagit arbetsordningen ska skiljedomstolen fastställa sina egna förfaranderegler.

9. På den initiativtagande partens begäran får skiljedomstolen, i avvaktan på sitt slutliga avgörande, bemyndiga den initiativtagande parten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder eller begära att den svarande parten vidtar tillfälliga skyddsåtgärder.

questions to be resolved, describe the measure at issue, and explain the reasons why it considers such measure to be inconsistent with the provisions of this Agreement.

6. Unless the initiating party and the responding party otherwise agree, arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) within 60 days after the receipt of a request for arbitration, the initiating party and the responding party shall each appoint one arbitrator. Within 30 days after these two arbitrators have been appointed, the initiating party and responding party shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal;

(b) if the initiating party or the responding party fails to appoint an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with point (a), either the initiating party or the responding party may request the President of the ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days of receipt of that request. If the President of the ICAO Council is a national of either Qatar or an EU Member State, the most senior Vice President of the ICAO Council who is not a national of neither Qatar nor an EU Member State shall be requested to make the appointment.

7. The date of establishment of the tribunal shall be the date on which the last of the three arbitrators accepts the appointment.

8. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of procedure to be adopted by the Joint Committee at the earliest possible occasion subject to the provisions of this Article and in accordance with point (b) of Article 22(4) and Article 22(5). Until the Joint Committee has adopted the rules of procedure, the tribunal shall establish its own procedural rules.

9. At the request of the initiating party, the tribunal may, pending its final ruling, authorise the initiating party to adopt interim relief measures or ask the responding party to adopt interim relief measures.

10. Senast nittio (90) dagar efter det att skiljedomstolen tillsattes ska den för den initiativtagande parten och den svarande parten lägga fram en interimrapport som ska innehålla en redogörelse för sakförhållandena, tillämpligheten av de relevanta bestämmelserna samt de viktigaste skälen till domstolens undersökningsresultat och rekommendationer. Om domstolen anser att denna tidsfrist inte kan hållas, ska skiljedomstolens ordförande skriftligen underrätta den initiativtagande parten och den svarande parten och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sin interimrapport. Under inga omständigheter får skiljedomstolen lägga fram interimrapporten senare än etthundratjugo (120) dagar efter den dag då den tillsattes.

11. Den initiativtagande parten eller den svarande parten får, inom fjorton (14) dagar från det att interimrapporten lades fram, lämna in en skriftlig begäran till skiljedomstolen om att den ska ompröva särskilda aspekter i rapporten. Efter att ha övervägt den initiativtagande partens och den svarande partens skriftliga synpunkter på interimrapporten, får skiljedomstolen ändra sin rapport och företa ytterligare utredningar som den anser motiverade. Skiljedomstolens slutliga avgörande ska innehålla en tillfredsställande diskussion om de argument som förts fram i samband med interimsoversynen och ska tydligt besvara den initiativtagande partens och den svarande partens frågor och anmärkningar.

12. Skiljedomstolen ska lägga fram sitt slutliga avgörande för den initiativtagande parten och den svarande parten inom etthundratjugo (120) dagar från och med den dag då den tillsattes. Om skiljedomstolen anser att den tidsfristen inte kan hållas, ska skiljedomstolens ordförande skriftligen underrätta parterna och ange skälen för förseningen samt det datum då domstolen avser att lägga fram sitt avgörande. Under inga omständigheter får skiljedomstolen avge sitt avgörande senare än etthundrafemtio (150) dagar efter den dag då den tillsattes.

13. Om en part har vidtagit åtgärder för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafikstillstånd eller

10. The tribunal shall issue an interim report to the initiating party and the responding party setting out the findings of fact, the applicability of relevant provisions and the basic rationale behind any findings and recommendations that it makes, not later than 90 days after the date of its establishment. Where it considers that this deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the initiating party and the responding party in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to issue its interim report. Under no circumstances shall the tribunal issue the interim report later than 120 days after the date of its establishment.

11. The initiating party or the responding party may submit a written request to the tribunal to review specific aspects of the interim report within 14 days of its issuance. After considering any written comments by the initiating party and the responding party on the interim report, the tribunal may modify its report and make any further examination it considers appropriate. The findings of the tribunal's final ruling shall include a sufficient discussion of the arguments made at the interim review stage, and shall clearly answer the questions and observations of the initiating party and the responding party.

12. The tribunal shall issue its final ruling to the initiating party and the responding party within 120 days of the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the initiating party and the responding party in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to issue its ruling. Under no circumstances shall the tribunal issue its ruling later than 150 days after the date of its establishment.

13. If a Party has taken action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier of the other Party,

tekniska tillstånd för den andra partens lufttrafikföretag, eller, på begäran av den initiativtagande parten eller den svarande parten, om skiljedomstolen fastställer att ärendet är brådskande, ska de respektive tidsfrister som anges i punkterna 10, 11 och 12 i denna artikel halveras.

14. Den initiativtagande parten och den svarande parten får begära förtydligande av skiljedomstolens slutliga avgörande inom tio (10) dagar efter det att det lades fram, och om ett förtydligande utfärdas ska det ske inom femton (15) dagar efter begäran.

15. Om domstolen fastställer att det skett en överträdelse av det här avtalet och att den ansvariga parten inte följer domstolens slutliga avgörande, eller inte kan nå en ömsesidigt tillfredsställande lösning med den andra parten inom sextio (60) dagar efter det att domstolen lade fram sitt slutliga avgörande, får den andra parten upphäva tillämpningen av jämförbara förmåner som uppkommit inom ramen för detta avtal tills den ansvariga parten följer domstolens slutliga avgörande eller parterna har nått en ömsesidigt tillfredsställande lösning.

16. Vardera parten ska bära kostnaderna för den skiljeman som utsetts av parten. Skiljedomstolens övriga utgifter ska delas lika mellan parterna.

or, upon request by the initiating party or responding party, if the tribunal rules that the case is urgent, the respective timelines stated in paragraphs 10, 11 and 12 shall be halved.

14. The initiating party and the responding party may submit requests for clarification of the tribunal's final ruling within 10 days of its issuance and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

15. If the tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not comply with the tribunal's final ruling, or does not reach agreement with the other Party on a mutually satisfactory resolution within 60 days after the issuance of the tribunal's final ruling, the other Party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement until such time as the responsible Party complies with the tribunal's final ruling or the initiating party and responding party have reached agreement on a mutually satisfactory resolution.

16. Each Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally between the Parties.

ARTIKEL 24

Förhållande till andra avtal

1. Detta avtal ska häva tidigare avtal och överenskommelser om samma frågor mellan parterna, om inte annat följer av punkterna 2 och 7 i denna artikel, såvida inte detta avtal sägs upp.

2. Bestämmelser i ett tidigare luftfartsavtal eller annat avtal mellan en EU-medlemsstat och Qatar om frågor som omfattas av artiklarna 2, 3, 8 och 11 i detta avtal ska fortsätta att gälla såsom bestämmelser i detta avtal, om de är mer gynnsamma och/eller flexibla för de berörda lufttrafikföretagen. Alla lufttrafikföretag från den berörda medlemsstaten i Europeiska unionen åtnjuter alla rättigheter och förmåner i enlighet med dessa bestämmelser.

Article 24

Relationship to other agreements

1. This Agreement shall suspend earlier agreements and arrangements on the same subject matter between the Parties subject to paragraphs 2 and 7 unless this Agreement is terminated.

2. Provisions in an earlier air services agreement or arrangement between an EU Member State and Qatar concerning the issues covered under Articles 2, 3, 8, and 11 of this Agreement shall continue to apply as a matter of this Agreement where they are more favourable and/or flexible for the air carriers concerned. All rights and benefits enjoyed by the air carriers of the EU Member State concerned in accordance with

3. Vid tillämpningen av föregående punkt ska varje tvist mellan parterna om huruvida bestämmelserna eller behandlingarna i tidigare avtal eller överenskommelser mellan parterna är mer gynnsamma och/eller flexibla avgöras inom ramen för den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 23 i detta avtal.

4. Eventuella ytterligare trafikrättigheter som en EU-medlemsstat kan beviljas av Qatar, eller omvänt, efter dagen för detta avtals ikraftträdande, ska omfattas av detta avtal och får inte diskriminera mellan lufttrafikföretag från Europeiska unionen. Dessa överenskommelser ska genast anmälas till den gemensamma kommittén.

5. Den gemensamma kommittén ska utarbeta och uppdatera en informativ förteckning över de bestämmelser och avtal om trafikrättigheter som avses i punkterna 2 och 4 i denna artikel.

6. Om parterna blir parter i ett multilateralt avtal, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Icao inom området lufttransport, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i den gemensamma kommittén i enlighet med artikel 22 för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

7. Ingen bestämmelse i detta avtal ska påverka giltigheten och tillämpningen av befintliga och framtida avtal mellan EU:s medlemsstater och Qatar när det gäller territorier som står under deras respektive överhöghet och som inte omfattas av definitionen av "territorium" i artikel 1 i detta avtal.

ARTIKEL 25

Ändringar

Ändringar av detta avtal får överenskommas mellan parterna efter samråd som hållits i enlighet med artikel 22 i detta avtal. Ändringar ska träda i kraft i enlighet med villkoren i artikel 29 i detta avtal.

ARTIKEL 26

those provisions shall accrue to all carriers of the Union.

3. For the purposes of paragraph 2, any dispute between the Parties as to whether the provisions or treatments under earlier agreements or arrangements between the Parties are more favourable and/or flexible shall be settled in the framework of the dispute settlement mechanism provided in Article 23.

4. Any additional traffic rights that might be granted to an EU Member State by Qatar, or vice versa, after the date of entry into force of this Agreement, shall be subject to this Agreement and shall not discriminate between air carriers of the Union. These arrangements shall be notified to the Joint Committee forthwith.

5. The Joint Committee shall draw up and keep up to date an informative list of the provisions and arrangements on traffic rights referred to in paragraphs 2 and 4.

6. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the ICAO in the field of air transport, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

7. Nothing in this Agreement shall affect the validity and application of existing and future agreements between the EU Member States and Qatar as regards territories under their respective sovereignty which are not encompassed within the definition of "territory" in Article 1 of this Agreement.

Article 25

Amendments

Any amendment to this Agreement may be agreed by the Parties pursuant to consultations held in accordance with Article 22. Amendments shall come into force in accordance with the terms set out in Article 29.

Article 26

Anslutning av nya medlemsstater i Europeiska unionen

1. Detta avtal ska vara öppet för anslutning av stater som har blivit EU-medlemsstater efter dagen för undertecknandet av avtalet.
2. I ett sådant fall ska den EU-medlemsstatens anslutning till avtalet ske genom deponering av ett anslutningsinstrument hos Europeiska unionens råds generalsekretär, som ska underrätta Qatar om deponeringen av instrumentet för anslutning och tidpunkten för denna. Den EU-medlemsstatens anslutning ska träda i kraft den 30:e dagen efter den dag då anslutningsinstrumentet deponeras.
3. Artikel 24.1, 24.2, 24.3 och 24.7 i detta avtal ska i tillämpliga delar gälla för befintliga avtal och arrangemang som finns vid tidpunkten för en EU-medlemsstats anslutning till avtalet.

ARTIKEL 27 Uppsägning

Endera parten får när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. En sådan underrättelse ska samtidigt skickas till Icao och till FN:s sekretariat. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den Iata-trafiksäsong som löper ett (1) år efter dagen för den skriftliga underrättelsen, såvida inte uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan parterna före utgången av denna period.

ARTIKEL 28 Registrering av avtalet

Detta avtal och alla ändringar av avtalet ska registreras hos Icao, i enlighet med artikel 83 i konventionen, och hos FN:s sekretariat i enlighet med artikel 102 i FN:s stadgar.

Accession by new Member States of the Union

1. This Agreement shall be open for accession by States which have become EU Member States after the date of signature of this Agreement.
2. In such a case, the accession of that Member State of the Union to this Agreement shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Secretary-General of the Council of the European Union, who shall notify Qatar of the deposit of the instrument of accession and the date thereof. The accession of that Member State of the Union shall take effect as from the 30th day following the date of the deposit of the instrument of accession.
3. Article 24(1), (2), (3) and (7) of this Agreement shall apply mutatis mutandis to existing agreements and arrangements which are in place at the time of accession of an EU Member State to the Agreement.

Article 27 Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the ICAO and to the United Nations Secretariat. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notice of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 28 Registration of the Agreement

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the ICAO, in accordance with Article 83 of the Convention, and with the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTIKEL 29

Ikraftträdande, provisorisk tillämpning och depositarie

1. Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den månad då parterna har underrättat varandra om att de tillämpliga rättsliga förfaranden som är nödvändiga för detta har slutförts.
2. Vid tillämpning av punkt 1 ska Qatar underrätta Europeiska unionens råds generalsekretariat, och generalsekreteraren för Europeiska unionens råd ska genom diplomatiska kanaler underrätta Qatar.
3. Utan att det påverkar punkt 1 i denna artikel ska parterna från och med dagen för detta avtals undertecknande provisoriskt tillämpa detta avtal i enlighet med sina interna förfaranden och/eller nationell lagstiftning.
4. Generalsekretariatet för Europeiska unionens råd ska fungera som depositarie för detta avtal.

ARTIKEL 30

Giltiga texter

Detta avtal ska upprättas i två exemplar på de bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, irländska, italienska, kroatiska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och arabiska språken, vilka alla texter är lika giltiga.

I händelse av skillnader mellan språkversionerna, ska den gemensamma kommittén besluta om vilket språk som ska användas.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta avtal. Upprättat i Luxemburg, den 18 oktober 2021.

Article 29

Entry into force, provisional application and depositary

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following that in which the Parties have notified each other of the completion of their respective internal procedures necessary for the entry into force of this Agreement.
2. For the purposes of paragraph 1, Qatar shall deliver its notification to the Secretary-General of the Council of the European Union, and the Secretary-General of the Council of the European Union shall deliver to Qatar the notification from the Union and the Members States, through diplomatic channels.
3. Notwithstanding paragraph 1, the Parties shall provisionally apply this Agreement in accordance with their internal procedures and/or domestic legislation, as applicable, from the date of signature of this Agreement.
4. The Secretary-General of the Council of the European Union shall act as the depositary of this Agreement.

Article 30

Authentic texts

This Agreement shall be drawn up in duplicate in the Bulgarian, Croatian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Irish, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Spanish, Swedish and Arabic languages, each text being equally authentic.

In the event of any divergence between language versions, the Joint Committee shall decide on the language of the text to be used.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, duly authorised to this effect, have signed this Agreement. Done at Luxembourg on the eighteenth day of October in the year two thousand and twenty one.

*Andra bilagor
Bilaga I – II
Annex I - II*

BILAGA 1 ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Trots vad som sägs i artikel 2.2 i detta avtal ska tillämpningen av tredje och fjärde frihetsrättigheten för passagerare, kombinerade transporter och rena frakttjänster och femte frihetsrättigheten för rena frakttjänster på de angivna flygrutterna omfattas av övergångsbestämmelserna i denna bilaga.

2. Tredje och fjärde frihetsrättigheter mellan punkter i Qatar och punkter i Belgien, Tyskland, Frankrike, Italien och Nederländerna ska gradvis liberaliseras i enlighet med punkterna 4–8 nedan.

3. De femte frihetsrättigheterna för rena frakttjänster ska gradvis ökas i enlighet med punkt 9 för att uppnå den överenskomna berättigade turtätheten på sju (7) flygningar per vecka i slutet av övergångsperioden.

4. För lufttransporttjänster till eller från de EU-medlemsstater som avses i punkt 2 ska parternas lufttrafikföretag från och med dagen för detta avtals undertecknande ha rätt att utöva tredje och fjärde frihetsrättigheter i enlighet med den berättigade turtätheten per vecka som betecknas ”referens” i tabellerna i punkterna 7 och 8, och de rutter som hänför sig till dem.

5. Den berättigade turtätheten för lufttransporttjänster till och från de EU-medlemsstater som avses i punkt 2 ska omfattas av de steg som anges i tabellerna i punkterna 7 och 8 nedan. ”Steg 1” ska börja gälla på den första dagen av Iatas vintersäsong 2020/2021, med efterföljande steg (”Steg 2–5”) på den första dagen av Iatas vintersäsong 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 respektive 2024/2025.

6. Från första dagen av Iatas vintersäsong 2024/2025 och framåt (”steg 5”) ska båda parternas lufttrafikföretag ha rätt att utöva de tredje och fjärde frihetsrättigheter som beviljas i artikel 2.2 c i detta avtal utan begränsning i flygrutter, kapacitet och/eller turtäthet mellan punkter i Qatar och punkter i alla EU:s medlemsstater.

7. För passagerartjänster och kombinerade frakttjänster inom tredje och fjärde frihetsrättigheterna ska parternas lufttrafikföretag ha rätt att ha följande turtäthet per vecka:

a. Mellan punkter i Qatar och punkter i Belgien och omvänt

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter	14	19	24	29	34	Obegränsad

b. Mellan punkter i Qatar och punkter i Frankrike och omvänt

c. Mellan punkter i Qatar och punkter i Tyskland och tvärtom

d. Mellan punkterna i Qatar och punkter i Italien och tvärtom

RP 24/2022 rd

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter i Qatar och Paris	21	24	27	30	33	Obegränsad
Till/från alla punkter i Qatar och Nice	7	10	14	17	21	Obegränsad
Till/från alla punkter i Qatar och Lyon	7	10	14	17	21	Obegränsad
Till/från alla övriga punkter	7	10	14	17	21	Obegränsad

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter i Qatar och Frankfurt	14	18	21	24	28	Obegränsad
Till/från alla punkter i Qatar och München	14	18	21	24	28	Obegränsad
Till/från alla övriga punkter	7	11	14	17	21	Obegränsad

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter	81	84	84	89	92	Obegränsad

e. Mellan punkterna i Qatar och punkter i Nederländerna och tvärtom

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter i Qatar och Amsterdam	10	12	14	14	17	Obegränsad
Till/från alla övriga punkter	7	7	14	17	21	Obegränsad

8. För rena frakttjänster inom tredje och fjärde frihetsrättigheterna ska parternas lufttrafikföretag ha rätt att ha följande turtäthet per vecka:

a. Mellan punkter i Qatar och punkter i Belgien och omvänt

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter	35	39	42	45	49	Obegränsad

b.Mellan punkter i Qatar och punkter i Frankrike och omvänt

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter	7	10	14	17	21	Obegränsad

c.Mellan punkter i Qatar och punkter i Tyskland och tvärtom

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter	10	14	14	17	21	Obegränsad

d.Mellan punkterna i Qatar och punkter i Italien och tvärtom

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter	19	21	21	24	28	Obegränsad

e.Mellan punkterna i Qatar och punkter i Nederländerna och tvärtom

Rutter	Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4	Steg 5
Till/från alla punkter	10	14	14	17	21	Obegränsad

9.För rena frakttjänster inom den femte friheten ska parternas lufttrafikföretag från och med dagen för detta avtals undertecknande ha rätt att tillämpa de rättigheter som anges i artikel 2.2 c i detta avtal på en turtäthet på tre (3) flygningar per vecka ("referens") mellan varje EU-medlemsstat och Qatar. Denna berättigade turtäthet ska omfattas av de steg som anges i tabellen nedan för att uppnå en slutlig berättigad turtäthet på totalt sju (7) flygningar per vecka. "Steg 1" ska börja gälla på den första dagen av Iatas vintersäsong 2020/2021, med efterföljande steg ("steg 2-4") på den första dagen av Iatas vintersäsong 2021/2022, 2022/2023 respektive 2023/2024.

Referens	Steg 1	Steg 2	Steg 3	Steg 4
3	4	5	6	7

Om rena frakttjänster inom femte frihetsrättigheten som beviljats före undertecknandet av avtalet har en annan geografisk täckning än den som anges i artikel 2.2 c i detta avtal, kan i enlighet med artikel 24.2 i detta avtal denna geografiska täckning fortsätta att användas i stället för den geografiska täckning som anges i artikel 2.2 c i detta avtal för de berättigade turtätheter som beviljats före undertecknandet av detta avtal.

BILAGA 2

GEOGRAFISK TILLÄMPLIGHET FÖR FEMTE FRIHETS RÄTTIGHETER FÖR RENA FRAKTTJÄNSTER

AVSNITT 1

Det geografiska tillämpningsområdet för artikel 2.2 c i B i detta avtal ska omfatta samtliga delar av de nord- och sydamerikanska kontinenterna och angränsande öar, Bermuda, vissa öar i Karibiska havet, Hawaiiska öarna (inklusive Midwayöarna och Palmyraatollen). Vid undertecknandet av avtalet omfattas följande:

Nordamerika

Kanada, Förenta staterna, Mexiko

Västindien och Bermuda

Anguilla, Antigua och Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermuda, Caymanöarna, Kuba, Dominica, Dominikanska republiken, Grenada, Haiti, Jamaica, Montserrat, Sankta Lucia, Sankt Vincent och Grenadinerna, Trinidad och Tobago, Turks- och Caicosöarna, Jungfruöarna (brittiska).

Centralamerika

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua och Panama

Sydamerika

Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay och Venezuela

AVSNITT 2

Det geografiska tillämpningsområdet för artikel 2.2 c ii B i detta avtal ska omfatta hela det område i Asien som ligger öster om och inbegriper Iran, och angränsande öar, Australien, Nya Zeeland och angränsande öar, samt vissa av öarna i Stilla havet. Vid undertecknandet av avtalet omfattas följande:

Sydasien

Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Indien (inbegripet Andamanöarna), Maldiverna, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Centralasien

Kazakstan, Kirgizistan, Mongoliet, Ryssland, Tadzjikistan, Turkmenistan, Uzbekistan.

Ostasien

Kina, Hongkong SAR, Japan, Nordkorea, Sydkorea, Macao SAR, Taiwan.

Sydostasien

Brunei Darussalam, Kambodja, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar/Burma, Papua Nya Guinea, Filippinerna, Singapore, Thailand, Vietnam.

Asien och Stillahavsområdet

Amerikanska Samoa, Australien, Kuba, Kokosöarna, Cooköarna, Fiji, Guam, Kiribati, Marshallöarna, Mikronesien, Nauru, Nya Zeeland, Niue, Norfolk, Nordmarianerna, Palau, Samoa, Salomonöarna, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

ANNEX 1

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. Notwithstanding Article 2 (2) of this Agreement, the exercise of third and fourth freedom traffic rights for passenger, combination and all-cargo services and of fifth freedom traffic rights for all-cargo services on the specified routes shall be subject to the transitional provisions of this Annex.
2. Third and fourth freedom traffic rights between points in Qatar and points in Belgium, Germany, France, Italy and the Netherlands shall be gradually liberalised in accordance with paragraphs 4 to 8.
3. The fifth freedom traffic rights for all-cargo services shall be gradually increased in accordance with paragraph 9 to reach the agreed frequency entitlement of seven weekly frequencies at the end of the transitional period.
4. For services to/from the EU Member States referred to in paragraph 2, air carriers of the Parties shall be entitled, from the date of signature of this Agreement, to exercise third and fourth freedom traffic rights according to the weekly frequency entitlements referred to as "Baseline" in the tables in paragraphs 7 and 8, and the routes pertaining to them.
5. The frequency entitlements for services to/from the EU Member States referred to in paragraph 2 shall be subject to the steps provided for in the tables in paragraphs 7 and 8. Step 1 shall take effect on the first day of the IATA Winter Season 2020/2021 with subsequent steps (Steps 2 to 5) on the respective first day of the IATA Winter Seasons 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 and 2024/2025.
6. From the first day of the IATA Winter Season 2024/2025 onwards (Step 5), the air carriers of each Party shall be entitled to exercise the third and fourth freedom traffic rights granted in point (c) of Article 2(2) of this Agreement without route, capacity and/or frequency limitations between points in Qatar and points in all EU Member States.
7. For passenger and combination third and fourth freedom services, the air carriers of the Parties shall be entitled to operate the following number of weekly frequencies:

(a) Between points in Qatar and points in Belgium and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	14	19	24	29	34	Unrestricted

(b) Between points in Qatar and points in Germany and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points in Qatar and Frankfurt	14	18	21	24	28	Unrestricted
To/from all points in Qatar and Munich	14	18	21	24	28	Unrestricted

RP 24/2022 rd

To/from each of all other points	7	11	14	17	21	Unrestricted
----------------------------------	---	----	----	----	----	--------------

(c) Between points in Qatar and points in France and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points in Qatar and Paris	21	24	27	30	33	Unrestricted
To/from all points in Qatar and Nice	7	10	14	17	21	Unrestricted
To/from all points in Qatar and Lyon	7	10	14	17	21	Unrestricted
To/from each of all other points	7	10	14	17	21	Unrestricted

(d) Between points in Qatar and points in Italy and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	81	84	84	89	92	Unrestricted

(e) Between points in Qatar and points in the Netherlands and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points in Qatar and Amsterdam	10	12	14	14	17	Unrestricted
To/from each of all other points	7	7	14	17	21	Unrestricted

8. For all-cargo third and fourth freedom services, the air carriers of the Parties shall be entitled to operate the following number of weekly frequencies:

(a) Between points in Qatar and points in Belgium and vice versa

RP 24/2022 rd

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	35	39	42	45	49	Unrestricted

(b) Between points in Qatar and points in Germany and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	10	14	14	17	21	Unrestricted

(c) Between points in Qatar and points in France and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	7	10	14	17	21	Unrestricted

(d) Between points in Qatar and points in Italy and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	19	21	21	24	28	Unrestricted

(e) Between points in Qatar and points in the Netherlands and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	10	14	14	17	21	Unrestricted

9. For all-cargo fifth freedom services, the air carriers of the Parties shall be entitled, from the date of signature of this Agreement, to operate the rights specified in point (c) of Article 2(2) of this Agreement on three weekly frequencies ("Baseline") between each EU Member State and Qatar. This frequency entitlement shall be subject to the steps provided for in the table below, to reach a final frequency entitlement of seven weekly frequencies in total. Step 1 shall take effect on the first day of the IATA Winter Season 2020/2021 with subsequent steps (Steps 2 to 4) on the respective first day of the IATA Winter Seasons 2021/2022, 2022/2023 and 2023/2024.

Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4
3	4	5	6	7

10. In accordance with Article 24(2) of this Agreement, where fifth freedom traffic rights for all-cargo services granted prior to the signature of the Agreement have a different geographical coverage to that set out in point (c) of Article 2(2) of this Agreement, this geographical coverage can continue to be used instead of the geographical coverage provided for in point (c) of Article 2(2) of this Agreement for those frequency entitlements granted prior to the signature of this Agreement.

ANNEX 2

GEOGRAPHIC APPLICABILITY FOR FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS FOR ALL-CARGO SERVICES

Section 1

The geographical scope for the application of point (c)(i)(B) of Article 2(2) of this Agreement shall encompass all of the North and South American continents and the islands adjacent thereto, Bermuda, some of the islands of the Caribbean Sea, the Hawaiian Islands (including Midway and Palmyra). At the time of signature of this Agreement this includes:

North America

Canada, United States, Mexico

Caribbean Islands and Bermuda

Anguilla, Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermuda, Cayman Islands, Cuba, Dominica, Dominican Republic, Grenada, Haiti, Jamaica, Montserrat, St. Kitts-Nevis, Saint Lucia, St. Vincent and the Grenadines, Trinidad and Tobago, Turks and Caicos Islands, Virgin Islands (British)

Central America

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

South America

Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela

Section 2

The geographical scope for the application of point (c)(ii)(B) of Article 2(2) of this Agreement shall encompass all of Asia lying east of and including Iran, and the islands adjacent thereto, Australia, New Zealand and the islands adjacent thereto, and some of the islands of the Pacific Ocean. At the time of signature of this Agreement this includes:

South Asia

Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India (including Andaman Islands), Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Central Asia

Kazakhstan, Kyrgyzstan, Mongolia, Russia, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

East Asia

China, Hong Kong SAR, Japan, North Korea, South Korea, Macau SAR, Taiwan

South East Asia

Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar/Burma, Papua New Guinea, Philippines, Singapore, Thailand, Vietnam

Asia Pacific

American Samoa, Australia, Christmas Island, Cocos (Keeling) Islands, Cook Islands, Fiji, Guam, Kiribati, Marshall Islands, Micronesia, Nauru, New Zealand, Niue, Norfolk Island, Northern Mariana Islands, Palau, Samoa, Solomon Islands, Tonga, Tuvalu, Vanuatu Islands