

**Regeringens proposition till riksdagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan och om provisorisk tillämpning av avtalet**

## **PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, samt lagen om sättande i kraft av 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.

Ikraftsättande 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 Qatar och EU. 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.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft samtidigt som avtalet för Finlands del träder i kraft den första dagen i den andra månad då parterna har bekräftat att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har fullgjorts.

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

---

## INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL.....	1
MOTIVERIN.....	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.....	5
7 Ikraftträdande.....	9
8 Bifall av Ålands lagting.....	9
9 Genomförande och uppföljning.....	9
10 Förhållande till andra propositioner.....	9
11 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning.....	9
11.1 Behovet av riksdagens samtycke.....	9
LAGFÖRSLAG.....	13
Lag 13	
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet.....	13
FÖRDRAGSTEXT.....	14

## **MOTIVERIN**

### **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 nya multilaterala avtalet ska i första hand tillämpas till den del avtalen innehåller bestämmelser om samma saker.

#### **1.2 Beredning**

##### *Beredningen av avtalet*

Kommissionen har i enlighet med rådets bemyndigande av den 7 juni 2016 förhandlat om ett luftfartsavtal mellan Staten Qatar och Europeiska unionen och dess medlemsstater. 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 med Staten Qatar 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 konsumenterna, 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 överenskommit 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 § 1 mom. föreskrivs att bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som inte hör till området för lagstiftningen och om ikraftträdande av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet.

I 2 § 2 mom. föreskrivs att det genom förordning av statsrådet får föreskrivas att lagen tillämpas 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

[Remissbehandlingens resultat.]

#### 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 frakttrafik. 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 13kap. 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 121§ i luftfartslagen.

**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 på den andra partens territorium etablera försäljningskontor för tillhandahållande av lufttransporter. När det gäller marktjänster bekräftas i artikeln att lufttrafikföretag har rätt att utföra sina egna marktjänster eller att tillhandahålla marktjänster för andra samt att välja bland leverantörer som tillhandahåller marktjänster. Parternas lufttrafikföretag får ingå avtal om samverkande marknadsföring och använda land- och yttransporter.

**Artikel 9. Tullar.** I artikeln befrias lufttrafikföretags luftfartyg med sådan utrustning som uteslutande är avsedd för drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport samt bagage och frakt 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 kostnader som utgör ersättning för tillhandahållna tjänster, bränsle som används mellan två punkter som trafikerar inom den ena partens territorium eller varor som sålts för annat ändamål än att konsumeras av passagerare ombord på ett luftfartyg. Bestämmelserna i artikeln påverkar inte EU-bestämmelserna i konventionerna mellan EU:s medlemsstater och Qatar för undvikande av dubbelbeskatning 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 marktjänster. Dessa avgifter ska avspegla kostnaderna och får inbegripa en skäligen 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 luftfartssäkerhet 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 uppmuntra 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 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.

**Artikel 26. Anslutning av nya medlemsstater i 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 FRIHETS RÄTTIGHETER 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 för Finlands del, vid en tidpunkt som föreskrivs genom förordning av statsrådet.

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

## **8 Bifall av Ålands lagting**

Avtalet innehåller inga bestämmelser som hör till Ålands behörighet, eftersom luftfart enligt 27§ 14punkten 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**

Vid kommunikationsministeriet pågår beredningen av en regeringsproposition om ändring av luftfartslagen och av vissa lagar som har samband med den (LVM052:00/2020). I det projektet utreds de viktigaste ändringsbehoven i fråga om den nationella luftfartslagstiftningen som observerats i samband med beredningen av RP 41/2020 rd och som beror på den senaste tidens utveckling inom luftfartens verksamhetsmiljö och inom EU-lagstiftningen samt på lagstiftningstekniska frågor. Propositionerna med förslag till ändring av bestämmelserna lämnades till riksdagen den 21 oktober 2021.

## **11 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning**

### **11.1 Behovet av riksdagens samtycke**

#### *Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaten*

Internationella luftfartsförbindelser mellan EU:s medlemsstater och tredjeländer har av tradition reglerats genom bilaterala luftfartsavtal, genom bilagor till dem och genom andra bilaterala och multilaterala fördrag i detta sammanhang. 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 Transport- och kommunikationsverket (935/2018) och lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). 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 fraktjänster).

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

#### *Behovet av riksdagens samtycke*

Ur Europeiska unionens synvinkel är luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, ett blandat avtal. Blandade avtal innehåller bestämmelser som hör dels till unionens, dels till medlemsstaternas behörighet. Ett blandat avtal kan innehålla bestämmelser som enbart hör till unionens behörighet, 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.

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).

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.

I artikel 10 föreskrivs det om användaravgifter. Artikeln grundar sig på unionslagstiftningen, som delvis har genomförts nationellt genom lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011) och hör således till området för lagstiftningen.

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§ 2mom. eller 95§ 2mom. 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 Staten 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:

1.

## Lag

**om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet**

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 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 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 20xx

**Statsminister**

**Sanna Marin**

Kommunikationsminister Timo Harakka

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Qatarin valtion välinen lentoliikennesopimus

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,

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),

och EUROPEISKA UNIONEN, å andra sidan

STATEN QATAR, nedan kallad Qatar, å andra sidan,

nedan gemensamt kallade parterna,

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,

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 målsättningen 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

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 biljettpriser, 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.
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 kunnande 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 luftrum.
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 marktjänster 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

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 affärsmässiga 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 unionens funktionssätt är tillämpliga och enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag, samt luftrummet 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.

## 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.

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 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 trafikrätt 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 avtalslutande 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 hälsorelaterade 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,

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.

### ARTIKEL 3

#### Trafiktillstånd

1. Vid ansökan om trafik tillstånd från ett lufttrafikföretag i en part, ska de behöriga myndigheterna från den andra parten bevilja lämpliga trafik tillstånd 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 drift tillstånd 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.

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-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 majoritetsägande, 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 korrigeringar 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.

## ARTIKEL 5

### Liberalisering av ägande och kontroll

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.

## 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

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 omstruktureringen.

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.

d) Subventioner till lufttrafikföretag som anförtrots 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 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.

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 oberättigade 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.

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 parter 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 parter lufttrafikföretag får fritt välja att på den andra partens territorium arbeta med eller utan en försäljningsagent som de själva väljer.

#### Marktjänster

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

a) utföra sina egna marktjänster (egenhantering), eller

b) välja fritt bland konkurrerande leverantörer, inklusive andra lufttrafikföretag, som tillhandahåller kompletta eller andra marktjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

De rättigheter som anges i led a och b i denna punkt får begränsas endast om det motiveras av att utrymmes- eller kapacitetstillgången 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.

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 trafikrättigheter som krävs, ii) de säljande lufttrafikföretagen har den eller de lämpliga underliggande trafikrättigheterna 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 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 försåld 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 yttransport sätt 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 hänförs 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 fraktjänster 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

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 tillgodose 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 godkännandeförfarandena 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

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 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 frakterminaler.

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.

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.

## 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 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 skäligen 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.

## 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.

## 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.
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.

## 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 avtalsslutande 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 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.

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 vidtog har upphört.



## 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.
3. Parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att hantera varje hot mot den 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 verkningsfulla 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 nödatgärder 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 framför 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 lufttransporttjän-

ter 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, flygplatsers 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 överenskomms enligt ovan, får den part som begärde samrådet vidta åtgärder för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafiktillstånd 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.

## 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 iakttas, utöka samarbetet, även det finansiella och teknologiska, i fråga om 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

### Luftrafikföretags skadeståndsansvar

Parterna bekräftar sina skyldigheter enligt konventionen om vissa enhetliga regler för internationella luftransporter, som undertecknades 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.
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. Parterna 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

##### 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 begränsat 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 avtal, 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

### Twistlösning 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 (nedan 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 jävigt 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.
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 interimöversynen 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 trafik tillstånd eller 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.

## 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.

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

### 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 generalsekreterare, 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.

## 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.

## 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

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

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 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

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	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, Hawaiiiska 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, Tadjikistan, 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.