

Europeiska unionens officiella tidning

L 391



Svensk utgåva

Lagstiftning

sextiofjärde årgången

5 november 2021

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

INTERNATIONELLA AVTAL

- ★ Rådets beslut (EU) 2021/1920 av den 28 juni 2021 om undertecknande på unionens vägnar och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan 1
- ★ Luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och staten Qatar, å andra sidan 3

FÖRORDNINGAR

- ★ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1921 av den 4 november 2021 om rättelse av den kroatiska språkversionen av genomförandeförordning (EU) 2020/464 om vissa tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/848 vad gäller de handlingar som krävs för retroaktivt godkännande av perioder för omställning, produktion av ekologiska produkter och information som ska tillhandahållas av medlemsstaterna ⁽¹⁾ 41
- ★ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/1922 av den 4 november 2021 om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/1517 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i rådets förordning (EU) 2018/581 om temporärt upphörande med att tillämpa Gemensamma tulltaxans autonoma tullar på vissa varor av ett slag som ska införlivas med eller användas till luftfartyg 43

BESLUT

- ★ Rådets beslut (EU) 2021/1923 av den 4 november 2021 om en stödåtgärd inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten till stöd för kapacitetsuppbyggnad vid Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt 45

⁽¹⁾ Text av betydelse för EES.

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

II

(Icke-lagstiftningsakter)

INTERNATIONELLA AVTAL

RÅDETS BESLUT (EU) 2021/1920

av den 28 juni 2021

om undertecknande på unionens vägnar och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.5,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Den 7 juni 2016 bemyndigade rådet kommissionen att inleda förhandlingar med Staten Qatar om ett luftfartsavtal. Förhandlingarna slutfördes med framgång genom att luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, (*avtalet*) paraferades den 4 mars 2019.
- (2) Undertecknandet av avtalet på unionens vägnar och dess provisoriska tillämpning påverkar inte fördelningen av befogenheter mellan unionen och dess medlemsstater. Detta beslut bör inte tolkas som ett utnyttjande av unionens möjlighet att utöva sin externa befogenhet på de områden som omfattas av avtalet och som är föremål för delad befogenhet i den utsträckning denna befogenhet ännu inte har utövats internt av unionen.
- (3) Avtalet bör undertecknas och tillämpas provisoriskt, i avvaktan på att de förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande avslutas.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Undertecknandet på unionens vägnar av luftfartsavtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Staten Qatar, å andra sidan, godkänns härmed, med förbehåll för att avtalet ⁽¹⁾ ingås.

Artikel 2

Rådets ordförande bemyndigas härmed att utse den eller de personer som ska ha rätt att underteckna avtalet på unionens vägnar.

⁽¹⁾ Se sidan 3 i detta nummer av EUT.

Artikel 3

Avtalet ska tillämpas provisoriskt i enlighet med artikel 29.3 i detta, i avvaktan på att de förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande avslutas.

Artikel 4

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Luxemburg den 28 juni 2021.

På rådets vägnar
M. do Céu ANTUNES
Ordförande

Luftfartsavtal mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och staten Qatar, å andra sidan

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

ARTIKEL 1:	Definitioner
AVDELNING I:	EKONOMISKA BESTÄMMELSER
ARTIKEL 2:	Beviljande av rättigheter
ARTIKEL 3:	Trafiktillstånd
ARTIKEL 4:	Vägran, återkallande, tillfälligt upphävande och begränsning av tillstånd
ARTIKEL 5:	Liberalisering av ägande och kontroll
ARTIKEL 6:	Efterlevnad av lagar och andra författningar
ARTIKEL 7:	Rättvis konkurrens
ARTIKEL 8:	Kommersiella möjligheter
ARTIKEL 9:	Tullar
ARTIKEL 10:	Användaravgifter
ARTIKEL 11:	Passagerarpriser och fraktpriser
ARTIKEL 12:	Statistik
AVDELNING II:	REGLERINGSSAMARBETE
ARTIKEL 13:	Flygsäkerhet
ARTIKEL 14:	Luftfartsskydd
ARTIKEL 15:	Flygledningstjänst
ARTIKEL 16:	Miljö
ARTIKEL 17:	Luftrafikföretags skadeståndsansvar
ARTIKEL 18:	Konsumentskydd
ARTIKEL 19:	Datoriserade bokningssystem
ARTIKEL 20:	Sociala aspekter
AVDELNING III:	INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER
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
ARTIKEL 30:	Giltiga texter
BILAGA 1:	Övergångsbestämmelser
BILAGA 2:	Geografisk tillämplighet för femte frihetsrättigheter för rena frakttjänster

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 kollektivt kallade *EU-medlemsstaterna*, eller enskilt *EU-medlemsstat*, och

EUROPEISKA UNIONEN, nedan kallad *unionen*,

å ena sidan, och

STATEN QATAR, nedan kallad *Qatar*,

å andra sidan,

nedan gemensamt kallade *parterna*,

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

SOM ERKÄNNER att ökade kommersiella möjligheter inte får undergräva deras 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 om internationell civil luftfart,

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 som anges i artikel 3 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. Det ska anses omfatta globala distributionssystem, i den mån de innehåller lufttransportprodukter.
6. *konvention*: 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. *EU-fördragen*: avser fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
9. *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.
10. *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.
11. *full kostnad*: avser kostnaden för den tillhandahållna tjänsten med ett skäligt tillägg för administrativa kostnader.
12. *internationell lufttransport*: avser lufttransport som passerar fler än en stats luftrum.
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*: 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 ekonomin*: avser exceptionell, tillfällig (kort- eller långsiktig) och betydande kris som påverkar en EU-medlemsstats eller Qatars 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
- direkt överföring av medel och en möjlig direkt överföring av medel eller förpliktelser,
 - efterskänkande av eller avstående från att driva in belopp som normalt skulle tas ut,
 - tillhandahållande av andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller förvärv av varor eller tjänster, eller
 - betalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrag åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som avses i leden a, b och c, 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. *territorium*, för Qatar har det den betydelse som anges i artikel 2 i konventionen; för unionen och EU-medlemsstaterna har det betydelsen landterritorium, inre vatten och territorialhav i EU-medlemsstaterna, på vilka EU-fördragen är tillämpliga och enligt de villkor som fastställs däri, 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 unionen – bortomliggande punkter.

b) I fråga om unionens lufttrafikföretag:

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

För tillämpning av ovanstående flygrutter gäller följande definitioner:

— *punkter*: avser en eller flera punkter.

— *punkter i 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 lufttransportverksamheter 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 lufttransportverksamheter för passagerare, kombinationstransporter och rena frakttjänster.
- i) I fråga om qatariska lufttrafikföretag, rätt att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan punkter i Qatar och punkter i unionen med
- A. tredje och fjärde frihetsrättigheter utan begränsning i flygrutter, kapacitet och/eller turtäthet, och
- B. femte frihetsrättigheter för rena frakttjänster mellan unionen och bortomliggande punkter som förtecknas i avsnitt 1 i bilaga 2, förutsatt att utövandet av femte frihetsrättigheter inte överstiger en turtäthet på sju flygningar per vecka per EU-medlemsstat.
- ii) I fråga om lufttrafikföretag från unionen, rätt att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan punkter i 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 avsnitt 2 i bilaga 2, förutsatt att utövandet av femte frihetsrättigheter inte överstiger en turtäthet på sju flygningar per vecka per EU-medlemsstat.

Utövandet av de trafikrättigheter som anges i denna artikel omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga 1 till detta avtal.

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 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.

- 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
- 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 punkt 2,
- 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 leden a-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

- Qatars lufttrafikföretag trafikerar en punkt i Qatar,
- unionens lufttrafikföretag trafikerar en punkt i 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
- 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,
 - unionens 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:
- I fråga om qatariska lufttrafikföretag
 - lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Qatar och ska ha en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med tillämplig qatarisk lagstiftning,
 - faktisk tillsyn över lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av Qatar, och
 - lufttrafikföretaget ska vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av Qatar och/eller av qatariska medborgare.
 - I fråga om lufttrafikföretag från unionen
 - lufttrafikföretaget ska vara etablerat på unionens territorium och ska ha en giltig operativ licens utfärdad i enlighet med unionsrätten,
 - 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
 - lufttrafikföretaget ska vara ägt, direkt eller genom majoritetsägande, och faktiskt kontrolleras av en eller flera EU-medlemsstater eller medlemsstater i Europeiska frihandelssammanslutningen eller av deras medborgare.
 - Artiklarna 13 och 14 ska vara uppfyllda.
 - 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 trafik tillstånd eller tekniska tillstånd ska varje part behandla samtliga lufttrafikföretag från den andra parten på ett icke-diskriminerande sätt.
3. När en ansökan om trafik tillstånd 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. 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 trafikillstånd 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) faktisk tillsyn 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 unionen

- i) lufttrafikföretaget är inte etablerat på unionens territorium i enlighet med EU-fördragen eller saknar en giltig operativ licens i enlighet med unionsrätten,
- ii) ingen effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget utövas eller upprätthålls av den EU-medlemsstat som ansvarar för utfärdandet av dess driftillstånd, 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 medlemsstater i Europeiska frihandelssammanslutningen eller av deras medborgare.

c) Lufttrafikföretaget har inte följt de lagar och andra författningar som anges i artikel 6 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 30 dagar efter det att en sådan begäran har mottagits. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom 30 dagar eller inom en överenskommen tidsperiod från startdatum för sådana samråd, eller om överenskomna korrigerande åtgärder inte har vidtagits, får den part som begärde samrådet vidta åtgärder för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag i den andra parten för att säkerställa efterlevnaden av 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.

*Artikel 6***Efterlevnad av lagar och andra författningar**

1. 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.
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 den partens territorium 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 sådana 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) sådant 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 anförtrotts fullgörandet av en tydligt definierad allmän trafikplikt som är nödvändig för att tillgodose sådana grundläggande transportbehov hos befolkningen som inte kan tillgodoses enbart av marknadskrafterna, under förutsättning att dessa subventioner är begränsade till en rimlig ersättning för tillhandahållandet av de berörda lufttrafikföretagerna.

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 30 dagar, om inget annat överenskoms 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. 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, eller
 - 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 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 (*den handlande parten*) 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 30 dagar efter det att begäran om samråd mottogs, om inget annat överenskoms mellan parterna. Samråd kan begäras via den gemensamma kommittén.

9. Om den handlande parten och den andra parten inte kan enas i frågan inom 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 15 dagar före vidtagandet skriftligen underrätta den andra parten om vilka åtgärder som kommer att vidtas.

10. Åtgärder som vidtas i enlighet med punkt 9 ska vara relevanta, proportionerliga och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt, för att mildra skadan för den handlande partens lufttrafikföretag och undanröja den ooberättigade fördelen för de lufttrafikföretag mot vilka de riktas.

11. Åtgärder som vidtas i enlighet med punkt 9 får inte påverka någondera partens rätt att hänskjuta frågan till den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 23.
12. Om frågor som rör denna artikel hänvisas till den tvistlösningsmekanism som anges i artikel 23, ska de tidsfrister som anges i artikel 23.10, 23.11 och 23.12 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 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.

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

Företrädare för lufttrafikföretag

3. Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att fritt etablera kontor och anläggningar på den andra partens territorium som behövs för tillhandahållande av lufttransporter och för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet, däribland rätten att sälja och utfärda både sina egna och andra lufttrafikföretags biljetter och/eller flygfraktsedlar av alla slag.
4. Båda parternas lufttrafikföretag ska ha rätt att på den andra partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning och drift, teknisk personal och annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning. Båda parter ska vid behov underlätta och expediera beviljandet av arbetstillstånd för kontorspersonal enligt denna punkt, inbegripet tillfälligt anställd personal vars verksamhet inte överskrider 90 dagar, i enlighet med gällande lagar och andra författningar. Båda parternas lufttrafikföretag får fritt välja att på den andra partens territorium arbeta med eller utan en försäljningsagent som de själva väljer.

Markttjänster

5. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att i fråga om markttjänster på den andra partens territorium
 - a) utföra sina egna markttjänster (egenhantering), eller
 - b) välja fritt bland konkurrerande leverantörer, inklusive andra lufttrafikföretag, som tillhandahåller kompletta eller andra markttjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda parternas lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

De rättigheter som anges i leden a och b i första stycket 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, 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 sådana intäkter 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 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 parternas lufttrafik- och fraktföretag tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan inskränkningar välja land- och yttransportersätt 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 frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet yt- eller lufttransport, förutsatt att befaktarna 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 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 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 sådana 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 sådana 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 sådana förråd ska användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.
- e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktkterminaler.

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.

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 ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.
9. Detta avtal påverkar inte tillämpningen av bestämmelserna i respektive konventioner som är i kraft mellan en EU-medlemsstat och Qatar för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital.

Artikel 10

Användaravgifter

1. Bägge parter ska säkerställa att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalslutande 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, inte är orättvist diskriminerande och är rättvist fördelade bland användarkategorierna. Sådana användaravgifter 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. Sådana användaravgifter får inbegripa en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för sådana avgifter för den andra partens lufttrafikföretag ska under alla omständigheter vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt då avgifterna tillämpas.
3. Varje part ska begära att de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna ska samråda och utbyta den information som kan behövas för en noggrann bedömning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med principerna i punkterna 1 och 2. 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 avtalslutande parten upprätthåller och tillämpar på områden som avser luftfartsanläggningar, besättningar, luftfartyg och luftfartygs drift. Sådana samråd ska påbörjas inom 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 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 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 punkt 4, 6 eller 7 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 det civila luftfartsskyddet, bland annat förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

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

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

6. En part får, med full hänsyn till och respekt för båda parter suveränitet, anta skyddsåtgärder för inresa till sitt territorium, samt 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 lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. Varje part får begära ett möte med den gemensamma kommittén, skyndsamt om så är lämpligt, för att diskutera sådana skyddsåtgärder, i enlighet med artikel 22.

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 30 dagar från dagen för mottagandet av en sådan begäran eller en längre tidsperiod som parterna kommit överens om. Om ingen tillfredsställande överenskommelse har nåtts inom 30 dagar från början av sådana samråd eller inom en längre tidsperiod enligt överenskommelse, får den part som begärde samrådet vidta åtgärder för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafik tillstånd 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 av sådana tjänster. 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 på ett sätt som är förenligt 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 när det gäller miljövänlig luftfartsteknik,
 - b) innovation på flygledningsområdet i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan,
 - c) forskning om och utveckling av hållbara alternativa bränslen för luftfarten,
 - d) frågor som rör luftfartens miljöpåverkan och minskning av klimatpåverkande utsläpp från luftfarten, och
 - e) övervakning och minskning av buller i syfte att minska luftfartens miljöpåverkan.
5. Parterna ska också, samtidigt som deras multilaterala miljömässiga rättigheter och skyldigheter iaktas, utöka samarbetet, även det finansiella och teknologiska, i fråga om 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 lufttransporter, 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 bokningssystemets 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 vilka 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 på ett sätt som är förenligt 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 på ett sätt som är förenligt 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 deras medlemskap 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 OCH SLUTBESTÄMMELSER

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

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 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

Tvistlösning och skiljeförfarande

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4 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 månader efter mottagandet av den begäran som avses i punkt 2 eller senast den dag som parterna enats om, eller, om tvisten inte har lösts inom ramen för den gemensamma kommittén inom sex 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 får, om en part vidtar åtgärder för att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva, införa villkor för eller begränsa trafiktillstånd 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 (*den initiativtagande parten*) till den andra parten (*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 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 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, får den initiativtagande parten eller den svarande parten begära att ordföranden i Icaos råd gör utnämningarna inom 30 dagar efter det att begäran togs emot. Om ordföranden i Icaos råd är medborgare i antingen Qatar eller i en EU-medlemsstat, ska den vice ordförande i rådet som har flest tjänsteår och som inte är medborgare i varken Qatar eller en EU-medlemsstat 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. 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 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 120 dagar efter den dag då den tillsattes.
11. Den initiativtagande parten eller den svarande parten får inom 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 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 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 trafiktillstånd 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 halveras.
14. Den initiativtagande parten och den svarande parten får begära förtydligande av skiljedomstolens slutliga avgörande inom tio dagar efter det att det lades fram, och om ett förtydligande utfärdas ska det ske inom 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 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, 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 unionen åtnjuter alla rättigheter och förmåner i enlighet med dessa bestämmelser.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 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.
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 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.
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 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. Ändringar ska träda i kraft i enlighet med villkoren i artikel 29.

Artikel 26

Anslutning av nya medlemsstater i unionen

1. Detta avtal ska vara öppet för anslutning av stater som har blivit EU-medlemsstater efter dagen för undertecknandet av detta avtal.
2. I ett sådant fall ska den EU-medlemsstatens anslutning till detta avtal ske genom deponering av ett anslutningsinstrument hos generalsekreteraren för Europeiska unionens råd, som ska underrätta Qatar om deponeringen av instrumentet för anslutning och tidpunkten för denna. Den unionsmedlemsstatens 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 Förenta nationernas sekretariat. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den lata-trafiksäsong som löper ett 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 Förenta nationernas sekretariat i enlighet med artikel 102 i Förenta nationernas 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 deras respektive interna förfaranden som är nödvändiga för ikraftträdandet av detta avtal har slutförts.
2. Vid tillämpning av punkt 1 ska Qatar överlämna sin underrättelse till generalsekreteraren för Europeiska unionens råd, och generalsekreteraren för Europeiska unionens råd ska överlämna underrättelsen från unionen och dess medlemsstater till Qatar, genom diplomatiska kanaler.
3. Utan att det påverkar punkt 1 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. Generalsekreteraren 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 HÄR PÅ har undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta avtal.

Съставено в Люксембург на осемнадесети октомври две хиляди двадесет и първа година.

Hecho en Luxemburgo, el dieciocho de octubre de dos mil veintiuno.

V Lucemburku dne osmnáctého října dva tisíce dvacet jedna.

Udfærdiget i Luxembourg den attende oktober to tusind og enogtyve.

Geschehen zu Luxemburg am achtzehnten Oktober zweitausendeinundzwanzig.

Kahe tuhante kahekümne esimese aasta oktoobrikuu kaheksateistkümnendal päeval Luxembourgis.

Έγινε στο Λουξεμβούργο, στις δέκα οκτώ Οκτωβρίου δύο χιλιάδες είκοσι ένα.

Done at Luxembourg on the eighteenth day of October in the year two thousand and twenty one.

Fait à Luxembourg, le dix-huit octobre deux mille vingt et un.

Arna dhéanamh i Lucsamburg, an t-ochtú lá déag de Dheireadh Fómhair an bhliain dhá mhíle fiche agus haon.

Sastavljeno u Luxembourgu osamnaestog listopada godine dvije tisuće dvadeset prve.

Fatto a Lussemburgo, addì diciotto ottobre duemilaventuno.

Luksemburgā, divi tūkstoši divdesmit pirmā gada astoņpadsmitajā oktobrī.

Priimta du tūkstančiai dvidešimt pirmų metų spalio aštuonioliką dieną Liuksemburge.

Kelt Luxembourgban, a kétezer-huszonegyedik év október havának tizennyolcadik napján.

Magħmul fil-Lussemburgu, fit-tmintax-il jum ta' Ottubru fis-sena elfejn u wiehed u għoxrin.

Gedaan te Luxemburg, achttien oktober tweeduizend eenentwintig.

Sporządzono w Luksemburgu dnia osiemnastego października roku dwa tysiące dwudziestego pierwszego.

Feito em Luxemburgo, em dezoito de outubro de dois mil e vinte e um.

Întocmit la Luxemburg la optsprezece octombrie două mii douăzeci și unu.

V Luxemburgu osemnásteho oktobra dvetisícdvadsaťjeden.

V Luxembourggu, dne osemnajstega oktobra leta dva tisoč enaindvajset.

Tehty Luxemburgissa kahdeksantentoista päivänä lokakuuta vuonna kaksituhattakaksikymmentäyksi.

Som skedde i Luxemburg den artonde oktober år tjugohundratjugoett.

خُررت في لوكسمبورغ في اليوم الثامن عشر من أكتوبر من سنة ألفين وإحدى عشرين

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

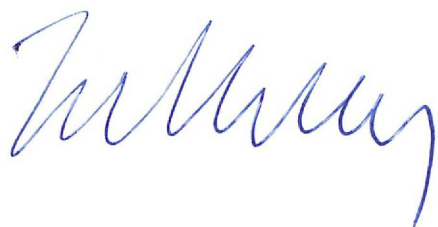
За Република България



Za Českou republiku



For Kongeriget Danmark



Für die Bundesrepublik Deutschland



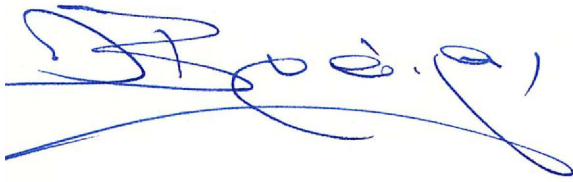
Eesti Vabariigi nimel



Thar ceann na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



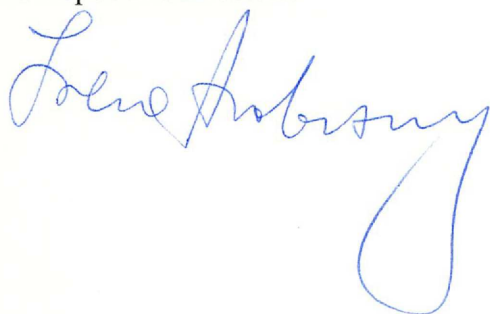
Por el Reino de España



Pour la République française



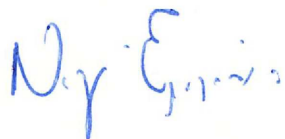
Za Republiku Hrvatsku



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



Magyarország részéről



Għar-Repubblika ta' Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich

Nikolaus Janschitsch

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Andrzej Sado

Pela República Portuguesa

Nuno Brito

Pentru România

Loobheren

Za Republiko Slovenijo

Za Slovenskú republiku

Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland

För Konungariket Sverige

За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Thar ceann an Aontais Eorpaigh
Za Europsku uniju
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



عن دولة قطر



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.
3. De femte frihetsrättigheterna för rena frakttjänster ska gradvis ökas i enlighet med punkt 9 för att uppnå den överenskomna berättigade turtätheten på sju 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. 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 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

c) 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

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 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

c) 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

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	10	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 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 flygningar per vecka. Steg 1 ska börja gälla på den första dagen av latas vintersäsong 2020/2021, med efterföljande steg (steg 2–4) på den första dagen av latas vintersäsong 2021/2022, 2022/2023 respektive 2023/2024.

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

10. 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 detta avtal 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, Panama

Sydamerika

Argentina, Bolivia, Brasilien, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Surinam, Uruguay, 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 detta avtal omfattas följande:

Sydasien

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

Centralasien

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

Ostasien

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

Sydostasien

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

Asien och Stillahavsområdet

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

FÖRORDNINGAR

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/1921

av den 4 november 2021

om rättelse av den kroatiska språkversionen av genomförandeförordning (EU) 2020/464 om vissa tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/848 vad gäller de handlingar som krävs för retroaktivt godkännande av perioder för omställning, produktion av ekologiska produkter och information som ska tillhandahållas av medlemsstaterna

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/848 av den 30 maj 2018 om ekologisk produktion och märkning av ekologiska produkter och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 834/2007 ⁽¹⁾, särskilt artiklarna 10.6, 14.3, 15.3, 16.3, 17.3 och 26.7 d, och

av följande skäl:

- (1) Den kroatiska språkversionen av kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/464 ⁽²⁾ innehåller ett fel i titeln när det gäller retroaktivt erkännande av perioder för omställning till ekologiska produktionsmetoder och fel i artikel 26.1–26.7, eftersom den kroatiska språkversionen hänvisar till dagen för ikraftträdande i stället för tillämpningsdatumet för den genomförandeförordningen.
- (2) Den kroatiska språkversionen av genomförandeförordning (EU) 2020/464 bör därför rättas i enlighet med detta. Övriga språkversioner berörs inte.
- (3) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för ekologisk produktion.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

(berör inte den svenska versionen)

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

⁽¹⁾ EUT L 150, 14.6.2018, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2020/464 av den 26 mars 2020 om vissa tillämpningsföreskrifter för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/848 vad gäller de handlingar som krävs för retroaktivt godkännande av perioder för omställning, produktion av ekologiska produkter och information som ska tillhandahållas av medlemsstaterna (EUT L 98, 31.3.2020, s. 2).

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 november 2021.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2021/1922**av den 4 november 2021****om ändring av genomförandeförordning (EU) 2018/1517 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i rådets förordning (EU) 2018/581 om temporärt upphörande med att tillämpa Gemensamma tulltaxans autonoma tullar på vissa varor av ett slag som ska införlivas med eller användas till luftfartyg**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EU) 2018/581 av den 16 april 2018 om temporärt upphörande med att tillämpa Gemensamma tulltaxans autonoma tullar på vissa varor av ett slag som ska införlivas med eller användas till luftfartyg, och om upphävande av förordning (EG) nr 1147/2002 ⁽¹⁾, särskilt artikel 2.2, och

av följande skäl:

- (1) Genom förordning (EU) 2018/581 upphörde tillämpningen av Gemensamma tulltaxans autonoma tullar temporärt på vissa varor av ett slag som ska införlivas med eller användas till luftfartyg.
- (2) I bilaga II till kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1517 ⁽²⁾ förtecknas de intyg som anses vara likvärdiga med intyget om auktoriserat underhåll/tillverkning (Easa-blankett 1) och som kan användas av ekonomiska aktörer i EU vid import av varor som omfattas av upphörandet av tillämpningen och på de villkor som anges i förordning (EU) 2018/581.
- (3) Avtalet om handel och samarbete mellan Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen, å ena sidan, och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland, å andra sidan (*avtalet*) ⁽³⁾, undertecknades på unionens vägnar den 29 december 2020. Det tillämpades provisoriskt mellan den 1 januari 2021 och den 30 april 2021 och trädde därefter formellt i kraft den 1 maj 2021.
- (4) Avtalet täcker luftfartssäkerhetsfrågor, inbegripet samarbete med Förenade kungarikets civila luftfartsmyndighet (CAA) som utfärdar intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning. Följaktligen bör CAA Form 1 intyg utfärdade av CAA anses vara likvärdiga med Easa-blankett 1 och föras upp i förteckningen i bilaga II till genomförandeförordning (EU) 2018/1517.
- (5) Genomförandeförordning (EU) 2018/1517 bör därför ändras i enlighet med detta.
- (6) I enlighet med bilaga 30 "Luftvärdighetsbevis och miljöcertifiering" till avtalet, särskilt artikel 15 a och artikel 21.1 och 21.2, anses ett CAA Form 1 intyg som utfärdats av CAA för produkter som utvecklats och certifierats före den 31 december 2020 vara tillräckligt för att de varor som förtecknas i bilaga I till genomförandeförordning (EU) 2018/1517 ska kunna omfattas av upphörandet av tillämpningen av importtullar i den mening som avses i artikel 1.1 i förordning (EU) 2018/581 från och med den 1 januari 2021. Denna förordning bör därför tillämpas retroaktivt för detta slags intyg i syfte att garantera rättssäkerhet för de ekonomiska aktörerna och den bör träda i kraft så snart som möjligt.
- (7) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från tullkodexkommittén.

⁽¹⁾ EUT L 98, 18.4.2018, s. 1.⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2018/1517 av den 11 oktober 2018 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i rådets förordning (EU) 2018/581 om temporärt upphörande med att tillämpa Gemensamma tulltaxans autonoma tullar på vissa varor av ett slag som ska införlivas med eller användas till luftfartyg (EUT L 256, 12.10.2018, s. 58).⁽³⁾ EUT L 149, 30.4.2021, s. 10.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga II till genomförandeförordning (EU) 2018/1517 ska ändras och följande rad läggs till:

Lufffartsmyndighet	Intyg om auktoriserat underhåll/tillverkning
”United Kingdom Civil Aviation Authority	CAA Form 1 ⁽¹⁾
⁽¹⁾ Från och med den 1 januari 2021.”	

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2021.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 4 november 2021.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

BESLUT

RÅDETS BESLUT (EU) 2021/1923

av den 4 november 2021

om en stödåtgärd inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten till stöd för kapacitetsuppbyggnad vid Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionen, särskilt artiklarna 28.1 och 41.2,

med beaktande av förslaget från unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik, och

av följande skäl:

- (1) Genom rådets beslut (Gusp) 2021/509 ⁽¹⁾ inrättades en europeisk fredsfacilitet (nedan kallad *den europeiska fredsfaciliteten*) för medlemsstaternas finansiering av unionsåtgärder inom ramen för den gemensamma utrikes- och säkerhetspolitiken för att bevara freden, förebygga konflikter och stärka internationell säkerhet enligt artikel 21.2 c i fördraget. I synnerhet kan den europeiska fredsfaciliteten, i enlighet med artikel 1.2 b i) i beslut (Gusp) 2021/509, finansiera åtgärder för att stärka tredjestaters och regionala och internationella organisationers kapacitet när det gäller militära och försvarsrelaterade frågor.
- (2) Bosnien och Hercegovina är fortfarande ett av världens mest minerade länder, främst till följd av konflikten 1992–1995. Förekomsten av minor och oexploderad ammunition förblir ett stort problem för landets säkerhet, utgör ett direkt hot mot befolkningen och hindrar avsevärt återuppbyggnaden efter konflikten och den ekonomiska återhämtningen. Sådana föremål utgör också ett hot mot utstationerad personal inom ramen för den gemensamma säkerhets- och försvarspolitik (GSFP) och annan EU-personal.
- (3) I Daytonavtalen, bilaga 1-A om militära aspekter av fredsavtalet och instruktionerna från EU-styrkans befälhavare till parterna, ändring 25, kapitel 5, fastställs en skyldighet för Bosnien och Hercegovinas myndigheter vad gäller minröjning. I lagen om Bosnien och Hercegovinas försvar anges åtgärder mot minor som ett av de fem viktigaste uppdragen för Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt. Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt är den största minröjningsorganisationen i Bosnien och Hercegovina, och dess operationella standardförfaranden har fastställts med tanke på röjning av minor och oexploderad ammunition och utbildningsprogram för riskmedvetenhet om oexploderad ammunition. Dessa förfaranden har harmoniserats både med Bosnien och Hercegovinas standard för röjning av minor och oexploderad ammunition och med relevanta internationella standarder, inklusive de internationella normerna om minröjning (*International Mine Action Standards*).
- (4) I slutsatserna av den 1 juli 2021 från kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik om strategiska riktlinjer för den europeiska fredsfaciliteten för juli–december 2021 bibehölls som en central prioritering för denna period en stödåtgärd till stöd för Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt. Stödåtgärden syftar till att förbättra kapaciteten hos Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt, så att denna kapacitet ska kunna utnyttjas inom ramen för Bosnien och Hercegovinas deltagande i militära GSFP-uppdrag och utan att det påverkar annat minröjningsstöd som finansieras av Europeiska unionen, samt till att förbättra den humanitära minröjningen i allmänhet.
- (5) I sin regelbundna halvårsrapport om operation Althea har unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik (nedan kallad *den höga representanten*) ständigt betonat behovet av att stödja minröjningsbataljonen vid Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt.

⁽¹⁾ Rådets beslut (Gusp) 2021/509 av den 22 mars 2021 om inrättande av en europeisk fredsfacilitet och om upphävande av beslut (Gusp) 2015/528 (EUT L 102, 24.3.2021, s. 14).

- (6) Den 9 september 2021, i samband med framläggandet av den 36:e halvårsrapporten om operation Eufor Althea, noterade kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik (Kusp) att det fortfarande fanns ett akut behov av att finna en lösning för att förbättra den operativa kapaciteten hos minröjningsbataljonen vid Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt. Kusp uppmanade därför den höga representanten att lägga fram förslag för övervägande, även förslag inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten.
- (7) Den 18 oktober 2021 antog rådet slutsatser om Bosnien och Hercegovina/operation Eufor Althea, där man uppmanade myndigheterna i Bosnien och Hercegovina att med stöd av världssamfundet stärka sina insatser beträffande ytterligare bortskaffande av överskott av ammunition, vapen och sprängladdningar samt för humanitär minröjning.
- (8) I en skrivelse av den 8 januari 2020 till EU-styrkans befälhavare begärde Bosnien och Hercegovinas försvarsminister akut stöd till Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt i form av viktig minröjningsutrustning, med hänvisning till att det befintliga materialet är mycket föråldrat och att det är omöjligt att uppfylla det fastställda målet att senast 2027 fullständigt befria landet från minor.
- (9) I sin skrivelse av den 7 oktober 2021 till den höga representanten upprepade Bosnien och Hercegovinas försvarsmi-
nisterium sin begäran om att unionen skulle stödja Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt med upphandling av viktig minröjningsutrustning i syfte att effektivisera den minröjningsverksamhet som utförs av Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt.
- (10) Stödåtgärden kommer att genomföras med beaktande av de principer och krav som anges i beslut (Gusp) 2021/509, särskilt efterlevnad av rådets gemensamma ståndpunkt 2008/944/Gusp^(*), och i enlighet med reglerna för verkställandet av inkomster och utgifter som finansieras inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten.
- (11) Rådet bekräftar sin beslutsamhet att skydda, främja och förverkliga de mänskliga rättigheterna, de grundläggande friheterna och de demokratiska principerna och att stärka rättsstatsprincipen och god samhällsstyrning i enlighet med Förenta nationernas stadga, den allmänna förklaringen om de mänskliga rättigheterna samt internationell rätt, särskilt internationell människorättslagstiftning och internationell humanitär rätt.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Inrättande, mål, tillämpningsområde och varaktighet

1. Härmed inrättas en stödåtgärd till förmån för Bosnien och Hercegovinas försvarsministerium (nedan kallad *mottagaren*), som ska finansieras inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten.
2. Stödåtgärdens mål är att förbättra och uppgradera kapaciteten hos minröjningsbataljonen vid Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt genom tillhandahållande av lämplig utrustning. Detta kommer att bidra till att ge Bosnien och Hercegovina möjlighet att bättre skydda sin civilbefolkning och öka bidraget från Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt till militära GSFP-insatser och GSFP-uppdrag, samtidigt som det euroatlantiska samarbetet och samarbetet med Förenta nationerna stärks genom att kapaciteten hos minröjningsbataljonen vid Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt förbättras och uppgraderas.
3. För att uppnå det mål som avses i punkt 2 ska stödåtgärden finansiera följande typer av utrustning:
 - a) Rörlighet: 34 (4 × 4) transportfordon.
 - b) Stöd: 34 (4 × 4) sjukvårdsfordon.
 - c) Teknik: 150 metalldetektorer.
4. Stödåtgärdens varaktighet ska vara 30 månader från och med antagandet av detta beslut.

(*) Rådets gemensamma ståndpunkt 2008/944/Gusp av den 8 december 2008 om fastställande av gemensamma regler för kontrollen av export av militär teknik och krigsmateriel (EUT L 335, 13.12.2008, s. 99).

*Artikel 2***Finansiella arrangemang**

1. Det finansiella referensbelopp som är avsett att täcka utgifterna för stödåtgärden ska vara 10 000 000 EUR.
2. Alla utgifter ska förvaltas i enlighet med reglerna för verkställandet av inkomster och utgifter som finansieras inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten.
3. Utgifter inom ramen för stödåtgärden ska vara stödberättigande under 48 månader från och med antagandet av detta beslut.

*Artikel 3***Arrangemang med mottagaren**

1. Den höga representanten ska ingå alla nödvändiga arrangemang med mottagaren för att säkerställa att mottagaren efterlever de krav och villkor som fastställts genom detta beslut som ett villkor för tillhandahållandet av stöd inom ramen för stödåtgärden.
2. De arrangemang som avses i punkt 1 ska omfatta bestämmelser som förpliktar mottagaren att säkerställa
 - a) att minröjningsbataljonen vid Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt efterlever tillämplig internationell rätt, särskilt internationell människorättslagstiftning och internationell humanitär rätt,
 - b) att de tillgångar som tillhandahålls inom ramen för stödåtgärden används korrekt och effektivt för de ändamål för vilka de tillhandahållits,
 - c) att underhållet av de tillgångar som tillhandahålls inom ramen för stödåtgärden är tillräckligt för att säkerställa att tillgångarna är användbara och tillgängliga i operativt hänseende under deras livscykel,
 - d) att de tillgångar som tillhandahålls inom ramen för stödåtgärden inte kommer att gå förlorade eller överföras utan godkännande från den facilitetskommitté som inrättats enligt beslut (Gusp) 2021/509 till andra personer eller enheter än dem som identifieras i arrangemangen, vid slutet av deras livscykel.
3. De arrangemang som avses i punkt 1 ska omfatta bestämmelser om tillfälligt upphävande och avslutande av stöd inom ramen för stödåtgärden om mottagaren anses åsidosätta de förpliktelser som anges i punkt 2.

*Artikel 4***Genomförande**

Den höga representanten ska vara ansvarig för att säkerställa genomförandet av detta beslut i enlighet med beslut (Gusp) 2021/509 och reglerna för verkställandet av inkomster och utgifter som finansieras inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten och i enlighet med den integrerade metodiska ramen för bedömning och identifiering av vilka åtgärder och kontroller som krävs vad gäller stödåtgärder inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten.

*Artikel 5***Övervakning, kontroll och utvärdering**

1. Den höga representanten ska säkerställa övervakning av att mottagaren respekterar de förpliktelser som anges i artikel 3. Den övervakningen ska öka medvetenheten om sammanhanget och riskerna för överträdelse av de förpliktelser som anges i artikel 3 och bidra till att förebygga att sådana överträdelse, inbegripet kränkningar av internationell människorättslagstiftning och internationell humanitär rätt, begås av enheter inom Bosnien och Hercegovinas försvarsmakt som får stöd inom ramen för stödåtgärden.

2. Kontroll av utrustningen efter leverans ska organiseras på följande sätt:
 - i) Verifiering av leverans, varigenom leveransintyg för stödåtgärder inom ramen för den europeiska fredsfaciliteten ska undertecknas av slutanvändarstyrkorna när äganderätten överförs.
 - ii) Kontroll på plats, varigenom mottagaren ska ge den höga representanten möjlighet att på dennes begäran genomföra kontroller på plats.
3. Den höga representanten ska göra en första utvärdering av stödåtgärden 18 månader efter det att utrustningen levererats. Vid behov kan detta innebära en inspektion på plats av den levererade utrustningen. En slutlig utvärdering ska göras när stödåtgärden har avslutats. Den ska omfatta en bredare genomgång av tillvaratagna erfarenheter.

Artikel 6

Rapportering

Under genomförandeperioden ska den höga representanten förelägga Kusp halvårsrapporter om genomförandet av stödåtgärden i enlighet med artikel 63 i beslut (Gusp) 2021/509. Stödåtgärdsförvaltaren ska regelbundet informera den facilitetskommitté som inrättats genom beslut (Gusp) 2021/509 om verkställandet av inkomster och utgifter, i enlighet med artikel 38 i det beslutet.

Artikel 7

Tillfälligt upphävande och avslutande

Kusp får besluta att helt eller delvis tillfälligt upphäva genomförandet av stödåtgärden i enlighet med artikel 64 i beslut (Gusp) 2021/509.

Kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik får även rekommendera att rådet avslutar stödåtgärden.

Artikel 8

Ikraftträdande

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den 4 november 2021.

På rådets vägnar
G. DOVŽAN
Ordförande

ISSN 1977-0820 (elektronisk utgåva)
ISSN 1725-2628 (pappersutgåva)



Europeiska unionens
publikationsbyrå
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

SV