



Rådet for  
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 25. maj 2021  
(OR. en)

7744/21

---

Interinstitutionel sag:  
2021/0083 (NLE)

---

AVIATION 76  
RELEX 298  
OC 14

#### **LOVGIVNINGSMÆSSIGE RETSAKTER OG ANDRE INSTRUMENTER**

---

Vedr.: Aftale om luftransport mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Staten Qatar på den anden side

---

AFTALE OM LUFTRANSSPORT  
MELLEM DEN EUROPÆISKE UNION OG DENS MEDLEMSSTATER PÅ DEN ENE SIDE  
OG STATEN QATAR PÅ DEN ANDEN SIDE

## INDHOLDSFORTEGNELSE

ARTIKEL 1: Definitioner

AFSNIT I: ØKONOMISKE BESTEMMELSER

ARTIKEL 2: Tilståelse af rettigheder

ARTIKEL 3: Tilladelse til at operere

ARTIKEL 4: Afvisning, tilbagekaldelse, suspension og begrænsning af tilladelse

ARTIKEL 5: Liberalisering af ejerskab og kontrol

ARTIKEL 6: Overholdelse af love og forskrifter

ARTIKEL 7: Loyal konkurrence

ARTIKEL 8: Kommercielle muligheder

ARTIKEL 9: Told

ARTIKEL 10: Brugerafgifter

ARTIKEL 11: Biletpriser og fragtrater

ARTIKEL 12: Statistik

## AFSNIT II: REGULERINGSMÆSSIGT SAMARBEJDE

ARTIKEL 13: Flyvesikkerhed (safety)

ARTIKEL 14: Luftfartssikkerhed (security)

ARTIKEL 15: Lufttrafikstyring

ARTIKEL 16: Miljø

ARTIKEL 17: Luftfartsselskabers erstatningsansvar

ARTIKEL 18: Forbrugerbeskyttelse

ARTIKEL 19: EDB-reservationssystemer

ARTIKEL 20: Sociale aspekter

## AFSNIT III: INSTITUTIONELLE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

ARTIKEL 21: Fortolkning og gennemførelse

ARTIKEL 22: Fælles udvalg

ARTIKEL 23: Tvistbilæggelse og voldgift

ARTIKEL 24: Forhold til andre aftaler

ARTIKEL 25: Ændringer

ARTIKEL 26: Tiltrædelse af nye medlemsstater i Den Europæiske Union

ARTIKEL 27: Opsigelse

ARTIKEL 28: Registrering af aftalen

ARTIKEL 29: Ikrafttræden, midlertidig anvendelse og depositar

ARTIKEL 30: Autentiske tekster

BILAG 1: Overgangsbestemmelser

BILAG 2: Geografisk anvendelsesområde for femte frihedsrettigheder for rene fragttjenester

KONGERIGET BELGIEN,

REPUBLIKKEN BULGARIEN,

DEN TJEKKISKE REPUBLIK,

KONGERIGET DANMARK,

FORBUNDSREPUBLIKKEN TYSKLAND,

REPUBLIKKEN ESTLAND,

IRLAND,

DEN HELLENSKE REPUBLIK,

KONGERIGET SPANIEN,

DEN FRANSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN KROATIEN,

DEN ITALIENSKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN CYPERN,

REPUBLIKKEN LETLAND,

REPUBLIKKEN LITAUEN,

STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,

UNGARN,

REPUBLIKKEN MALTA,

KONGERIGET NEDERLANDENE,

REPUBLIKKEN ØSTRIG,

REPUBLIKKEN POLEN,

DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,

RUMÆNIEN,

REPUBLIKKEN SLOVENIEN,

DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,

REPUBLIKKEN FINLAND,

KONGERIGET SVERIGE,

der er kontraherende parter i traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, i det følgende samlet benævnt "EU-medlemsstaterne" henholdsvis "EU-medlemsstaten" hver for sig, og

DEN EUROPÆISKE UNION, i det følgende benævnt "Unionen",

på den ene side, og

STATEN QATAR, i det følgende benævnt "Qatar",

på den anden side,

i det følgende under ét benævnt "parterne",

EU-medlemsstaterne og Qatar, der er parter i konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, sammen med Unionen,

SOM ØNSKER at fremme deres interesser vedrørende lufttransport for at bidrage til tættere politiske og økonomiske forbindelser mellem parterne,

SOM ANERKENDER betydningen af effektive lufttransportforbindelser for at fremme handel, turisme, investeringer samt den økonomiske og sociale udvikling,

SOM ØNSKER at styrke trafikflyvningen og fremme et internationalt luftfartssystem, der bygger på ikkeforskelsbehandling samt rimelige og lige muligheder for, at luftfartsselskaber kan konkurrere,

SOM ØNSKER at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed i lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af luftfartøjer i ugunstig retning samt underminerer de rejsendes tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

SOM NOTERER SIG konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944,

SOM ER BESLUTTET PÅ at maksimere de potentielle fordele ved reguleringsmæssigt samarbejde,

SOM ANERKENDER de vigtige potentielle fordele, der kan opstå gennem konkurrencedygtig trafikflyvning og rentable lufttransportindustrier,

SOM ØNSKER at skabe grobund for loyal konkurrence, idet det anerkendes, at visse former for støtte kan hæmme konkurrencen og hindre opfyldelsen af denne aftales hovedmål, og at de potentielle fordele muligvis ikke vil kunne virkeliggøres uden lige konkurrencevilkår for luftfartsselskaber,

SOM AGTER at bygge videre på eksisterende aftaler og overenskomster mellem parterne med sigte på at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for passagerer, befragtere, luftfartsselskaber og lufthavne samt deres personale, befolkninger og andre, som indirekte nyder godt heraf,

SOM BEKRÆFTER, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

SOM BEKRÆFTER behovet for at sætte hurtigt ind over for klimaændringer og videreføre samarbejdet om at nedbringe mængden af drivhusgasemissioner fra luftfartssektoren på en måde, der er forenelig med deres internationale forpligtelser på dette område, herunder de forpligtelser, der er fastlagt i instrumenter, som står til rådighed for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO),

SOM BEKRÆFTER vigtigheden af at beskytte forbrugernes interesser og samarbejde om at opnå et højt forbrugerbeskyttelsesniveau,

SOM ANERKENDER, at styrkede kommercielle muligheder ikke har til formål at undergrave deres arbejdsstandarder eller arbejdsrelaterede standarder, og bekræfter vigtigheden af at overveje virkningerne af denne aftale for arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold og arbejdsvilkår samt af de gavnlige virkninger, der opstår, når betydelige økonomiske gevinster fra åbne og konkurrenceprægede markeder kombineres med høje arbejdsstandarder,

SOM NOTERER SIG ønsket om at undersøge mulighederne for at forbedre adgangen til kapital for lufttransportindustrien med henblik på at videreudvikle lufttransportområdet,

SOM ØNSKER at indgå en aftale om lufttransport i tillæg til konventionen om international civil luftfart,

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

## ARTIKEL 1

### Definitioner

Medmindre andet er anført, forstås i denne aftale ved:

- 1) "aftale": denne aftale, bilagene dertil samt eventuelle ændringer hertil
- 2) "lufttransport": befordring af passagerer, bagage, fragt eller post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder både ruteflyvning og charterflyvning
- 3) "konstatering af statsborgerskab": en konstatering af, at et luftfartsselskab, som har til hensigt at udøve trafikflyvning i medfør af denne aftale, opfylder kravene i artikel 3 med hensyn til ejerskab, effektiv kontrol og hovedsæde
- 4) "kompetente myndigheder": de statsorganer eller statslige enheder, der er ansvarlige for de administrative funktioner i henhold til denne aftale
- 5) "EDB-reservationssystem" eller "CRS": et EDB-system, der indeholder oplysninger om bl.a. fartplaner, ledig kapacitet og billetpriser for mere end et enkelt luftfartsselskab, med eller uden mulighed for at reservere eller udstede billetter, for så vidt som nogle af eller alle de nævnte ydelser stilles til rådighed for abonnenter. Udtrykket forstås således, at det omfatter globale distributionssystemer (GDS'er), for så vidt som disse indeholder lufttransportprodukter

- 6) "konventionen": konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago, og som omfatter:
  - a) enhver ændring, som er trådt i kraft efter konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både Qatar og den EU-medlemsstat eller de EU-medlemsstater, som berøres af det aktuelle spørgsmål, og
  - b) alle bilag og ændringer hertil, der er vedtaget i henhold til konventionens artikel 90, for så vidt et sådant bilag eller en sådan ændring på et givet tidspunkt er gældende for både Qatar og den EU-medlemsstat eller de EU-medlemsstater, som berøres af det aktuelle spørgsmål
- 7) "forskelsbehandling": sondring i enhver form uden objektiv begrundelse
- 8) "EU-traktaterne": traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
- 9) "billetpriser": priser, som betales til luftfartsselskaber eller deres agenter eller andre billetudstedere for at befordre passagerer med trafikflyvning (herunder med alle andre transportformer i tilknytning hertil), og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid

- 10) "konstatering af egnethed": en konstatering af, hvorvidt et luftfartsselskab, som har til hensigt at udøve trafikflyvning i medfør af denne aftale, har tilstrækkelig økonomisk kapacitet og tilstrækkelig ledelsesmæssig ekspertise til at udøve disse tjenester, og om det er rede til at overholde de love, forskrifter og krav, som gælder for udøvelsen af sådanne tjenester
- 11) "fulde omkostninger": omkostninger ved at levere en ydelse plus et rimeligt tillæg til dækning af faste administrative omkostninger
- 12) "international lufttransport": lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mere end én stats territorium
- 13) "hovedsæde": et luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted på en parts territorium, hvori luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af vedvarende luftdygtighed
- 14) "fragtrater": priser, som betales for at befordre fragt med trafikflyvning (herunder med alle andre transportformer i tilknytning hertil), og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemed

- 15) "egen-handling": det forhold, at en bruger selv udfører en eller flere former for groundhandlingsydelser og ikke indgår nogen form for kontrakt med tredjemand om levering af sådanne tjenesteydelser. I forbindelse med denne definition anses lufthavnsbrugere indbyrdes ikke for tredjemænd, hvis:
- a) den ene besidder aktiemajoriteten i den anden, eller
  - b) en fælles enhed besidder en majoritetsinteresse i dem begge
- 16) "alvorlig forstyrrelse i økonomien": en ekstraordinær, midlertidig (kort- eller langvarig) og betydelig krise, der påvirker hele en EU-medlemsstats eller Qatars økonomi snarere end en bestemt region eller økonomisk sektor
- 17) "tekniske landinger": landinger, som har andre formål end ombordtagning eller afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post, som befordres ad luftvejen
- 18) "støtte": ethvert økonomisk bidrag ydet af staten eller ethvert andet offentligt organ uanset forvaltningsniveauet, herunder:
- a) direkte overførsel af midler og potentiel direkte overførsel af midler eller forpligtelser
  - b) afkald på eller manglende inddrivelse af indtægter, der normalt skal betales

- c) levering af andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller indkøb af varer eller tjenesteydelser eller
- d) indbetaling af midler til en finansieringsmekanisme, eller hvis et privat organ får overdraget eller bliver pålagt at varetage en eller flere af de i litra a), b) og c) omhandlede funktioner, som normalt ville påhvile staten eller andre offentlige organer og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis

som retligt eller faktisk er begrænset til visse luftfartsselskaber og medfører en fordel for et eller flere luftfartsselskaber. Modtageren anses for ikke at have opnået en fordel ved en finansiel intervention, som gennemføres af staten eller et andet offentligt organ, hvis en privat markedsaktør, der lader sig lede af rentabilitetsudsigter, ville have gennemført samme finansielle intervention

- 19) "territorium": for Qatars vedkommende et territorium som defineret i konventionens artikel 2; for Unionens og dens medlemsstaters vedkommende landområder samt indre farvande og territorialfarvande tilhørende de EU-medlemsstater, på hvilke EU-traktaterne finder anvendelse, på de betingelser, der er fastsat deri, samt luftrummet over disse
- 20) "brugerafgift": en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af faciliteter og tjenester i lufthavne og på lufthavnsområdet samt luftfarts- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og -tjenester, herunder relaterede tjenester og faciliteter.

## AFSNIT I

### ØKONOMISKE BESTEMMELSER

#### ARTIKEL 2

##### Tilståelse af rettigheder

###### Ruteplan

1. Hver part tillader den anden parts luftfartsselskaber at operere på følgende fastlagte ruter:

a) for så vidt angår qatarske luftfartsselskaber:

alle destinationer i Qatar – alle mellemliggende destinationer – alle destinationer i Unionen –  
alle efterfølgende destinationer

b) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Unionen:

alle destinationer i Unionen – alle mellemliggende destinationer – alle destinationer i Qatar –  
alle efterfølgende destinationer.

Med henblik på anvendelsen af ovennævnte ruteplan forstås ved:

- "alle destinationer": en eller flere destinationer
- "alle destinationer i Unionen": en eller flere destinationer i samme EU-medlemsstat eller i forskellige EU-medlemsstater, hver for sig eller sammen, i vilkårlig rækkefølge.

Trafikrettigheder

2. Hver part tilstår uden forskelsbehandling den anden parts luftfartsselskaber følgende rettigheder med henblik på gennemførelse af internationale lufttransportaktiviteter:

- a) ret til at overflyve dens territorium uden at lande
- b) ret til at foretage teknisk landing på dens territorium
- c) ret til at udøve internationale lufttransportaktiviteter i form af rute- og charterflyvning for passagertjenester, kombinerede tjenester og rene fragttjenester:
  - i) for så vidt angår qatarske luftfartsselskaber, ret til at udøve internationale lufttransporttjenester mellem alle destinationer i Qatar og alle destinationer i Unionen med
    - A) tredje og fjerde frihedsrettigheder uden nogen begrænsning med hensyn til ruter, kapacitet og/eller antal flyvninger og

- B) femte frihedsrettigheder for rene fragttjenester mellem Unionen og efterfølgende destinationer angivet i bilag 2, afsnit 1, forudsat at udøvelsen af femte frihedsrettigheder ikke overstiger syv ugentlige flyvninger pr. EU-medlemsstat
- ii) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Unionen, ret til at udøve internationale lufttransporttjenester mellem alle destinationer i Unionen og alle destinationer i Qatar med
  - A) tredje og fjerde frihedsrettigheder uden nogen begrænsning med hensyn til ruter, kapacitet og/eller antal flyvninger og
  - B) femte frihedsrettigheder for rene fragttjenester mellem Qatar og efterfølgende destinationer angivet i bilag 2, afsnit 2, forudsat at udøvelsen af femte frihedsrettigheder ikke overstiger syv ugentlige flyvninger pr. EU-medlemsstat.

Udøvelsen af disse trafikrettigheder er omfattet af overgangsbestemmelserne i denne aftales bilag 1.

For at der ikke skal opstå tvivl, gælder det for de EU-medlemsstater, der i deres nuværende bilaterale aftaler og overenskomster om trafikflyvning med Qatar har syv eller færre ugentlige flyvninger med femte frihedsrettigheder for rene fragttjenester, at det samlede antal ugentlige flyvninger, der ved udgangen af overgangsperioden er til rådighed for begge parter luftfartsselskaber, er syv.

- d) andre rettigheder som fastsat i denne aftale.

## Operationel fleksibilitet

3. Hver parts luftfartsselskaber kan for nogle eller alle deres flyvninger på de ruter, som er angivet i stk. 1, frit vælge at:

- a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
- b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
- c) betjene mellemliggende destinationer og efterfølgende destinationer samt destinationer på parternes territorium i enhver kombination og rækkefølge i overensstemmelse med stk. 2
- d) undlade landing på én eller flere destinationer
- e) overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination (omstigning)
- f) gøre ophold på enhver destination på eller uden for parternes territorier
- g) befordre transittrafik gennem den anden parts territorium
- h) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse og

- i) betjene mere end én destination i samme EU-medlemsstat eller i Qatar på samme rute (co-terminalisation).

Den operationelle fleksibilitet, der er fastsat i litra a)-i), må udøves uden nogen retningsbegrænsning eller geografisk begrænsning og uden at miste nogen trafikrettighed, som ellers gælder i medfør af denne aftale, forudsat at:

- de qatarske luftfartsselskabers tjenester betjener en destination i Qatar
- Unionens luftfartsselskabers tjenester betjener en destination i Unionen.

4. Hver part tillader hvert af den anden parts luftfartsselskaber at fastsætte trafikhyppigheden og kapaciteten for den internationale lufttransport, som det udbyder på grundlag af kommercielle overvejelser på markedet. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af parterne ensidigt trafikmængden, -hyppigheden eller -regulariteten, rutevalget, trafikens oprindelse eller bestemmelsessted eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden parts luftfartsselskaber opererer, undtagen af toldmæssige, tekniske eller operationelle hensyn, hensyn til lufttrafikstyringens sikkerhed samt hensyn til miljø- og sundhedsbeskyttelse, eller medmindre andet er fastsat i denne aftale.

5. Intet i denne aftale tillægger luftfartsselskaber fra:

- a) Qatar retten til i en EU-medlemsstat at ombordtage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag eller lejeafgift og er bestemt for en anden destination i den samme EU-medlemsstat

- b) Unionen retten til i Qatar at ombordtage passagerer, bagage, fragt og/eller post, der befordres mod vederlag eller lejeafgift og er bestemt for en anden destination i Qatar.

### ARTIKEL 3

#### Tilladelse til at operere

1. Ved modtagelsen af en ansøgning om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab fra en af parterne udsteder den anden parts kompetente myndigheder relevante tilladelser til at operere og tekniske tilladelser med det mindst mulige tidsforbrug til procedurer, forudsat:

- a) for så vidt angår et qatarsk luftfartsselskab:
- i) at luftfartsselskabet har sit hovedsæde i Qatar og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Qatars lovgivning
  - ii) at Qatar udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og
  - iii) at luftfartsselskabet ejes, direkte eller i kraft af en ejermajoritet, og effektivt kontrolleres af Qatar og/eller dets statsborgere

- b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Unionen:
    - i) at luftfartsselskabet er etableret på Unionens territorium i henhold til EU-traktaterne og er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med EU-retten
    - ii) at den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af luftfartsselskabets AOC, udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og den kompetente myndighed er entydigt identificeret, og
    - iii) at luftfartsselskabet ejes, direkte eller i kraft af en ejermajoritet, og effektivt kontrolleres af en eller flere EU-medlemsstater eller en eller flere medlemsstater i Den Europæiske Frihandelssammenslutning eller af deres statsborgere
  - c) at artikel 13 og 14 overholdes, og
  - d) at luftfartsselskabet opfylder de betingelser, som er fastsat i de love og forskrifter, som normalt anvendes på udøvelse af international lufttransport af den part, der behandler ansøgningen.
2. Hver part udsteder tilladelser til at operere og tekniske tilladelser uden forskelsbehandling af den anden parts luftfartsselskaber.

3. Ved modtagelsen af en ansøgning om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab fra en af parterne anerkender den anden part den første parts konstatering af dette luftfartsselskabs egnethed og/eller statsborgerskab, som om denne konstatering er foretaget af partens egne kompetente myndigheder, uden yderligere forespørgsler herom, jf. dog artikel 4, stk. 2. For at der ikke skal opstå tvivl, omfatter dette stykke ikke anerkendelse af konstateringer i relation til flyvesikkerhedscertifikater eller -licenser, luftfartssikkerhedsordninger eller forsikringsdækning.

#### ARTIKEL 4

##### Afvisning, tilbagekaldelse, suspension og begrænsning af tilladelse

1. Hver af parterne kan afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelse til at operere eller de tekniske tilladelser eller på anden måde afvise, suspendere, stille betingelser for eller begrænse operationerne for et af den anden parts luftfartsselskaber i følgende tilfælde:

- a) for så vidt angår et qatarsk luftfartsselskab:
  - i) hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedsæde i Qatar eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med Qatars lovgivning
  - ii) hvis Qatar ikke udøver eller opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller

iii) hvis luftfartsselskabet ikke ejes, direkte eller i kraft af en ejermajoritet, eller ikke effektivt kontrolleres af Qatar og/eller dets statsborgere

b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Unionen:

i) hvis luftfartsselskabet ikke er etableret på Den Europæiske Unions territorium i henhold til EU-traktaterne eller ikke er indehaver af en gyldig tilladelse til at operere i overensstemmelse med EU-retten

ii) hvis den EU-medlemsstat, der har ansvaret for udstedelsen af luftfartsselskabets AOC, ikke udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente myndighed ikke er entydigt identificeret, eller

iii) hvis luftfartsselskabet ikke ejes, direkte eller i kraft af en ejermajoritet, eller ikke effektivt kontrolleres af en eller flere EU-medlemsstater eller en eller flere medlemsstater i Den Europæiske Frihandelssammenslutning eller af deres statsborgere

c) hvis luftfartsselskabet ikke opfylder de love og andre forskrifter, der henvises til i artikel 6, og/eller de love og forskrifter, som normalt anvendes på udøvelse af international lufttransport af den part, der behandler ansøgningen.

2. Hvis den ene part har rimelig grund til at antage, at et af den anden parts luftfartsselskaber befinder sig i en af de situationer, der er omhandlet i stk. 1, kan denne part udbede sig samråd med den anden part.

3. Et sådant samråd indledes hurtigst muligt og senest 30 dage efter modtagelsen af en sådan anmodning. Hvis der ikke indgås en tilfredsstillende aftale inden for 30 dage eller et aftalt tidsrum fra datoen for indledning af et sådant samråd, eller hvis der ikke træffes de aftalte korrigerende foranstaltninger, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den part, der anmodede om samrådet, kan træffe foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere eller de tekniske tilladelser for et af den anden parts luftfartsselskaber med henblik på at sikre, at denne artikel overholdes.

4. For så vidt angår stk. 1, litra c), kan en part uanset stk. 3 træffe umiddelbare eller hastende foranstaltninger, hvis det er påkrævet i nødstilfælde, eller for at forhindre yderligere manglende overholdelse. For at der ikke skal opstå tvivl, kræver yderligere manglende overholdelse, at der allerede er rejst spørgsmål om manglende overholdelse mellem parternes kompetente myndigheder.

## ARTIKEL 5

### Liberalisering af ejerskab og kontrol

Parterne anerkender de potentielle fordele ved en gradvis liberalisering af ejerskab af og kontrol med deres respektive luftfartsselskaber. Parterne er enige om på et belejligt tidspunkt at undersøge mulighederne for gensidig liberalisering af ejerskab af og kontrol med luftfartsselskaber i det fælles udvalg. Som følge af denne undersøgelse kan det fælles udvalg anbefale ændringer af denne aftale i henhold til artikel 25.

## ARTIKEL 6

### Overholdelse af love og forskrifter

1. Når den ene parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, skal sidstnævnte parts love og forskrifter, der gælder for luftfartøjers indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra dette territorium som led i international lufttransport, overholdes.
2. Når den ene parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden parts territorium, skal sidstnævnte parts love og forskrifter, der gælder for indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra dette territorium for passagerer, besætningsmedlemmer, bagage, fragt og/eller post om bord på luftfartøjer (herunder forskrifter om indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne eller, hvad post angår, postforskrifter), overholdes af/for ombordværende passagerer, besætningsmedlemmer, bagage, fragt og/eller post.
3. Hver part giver på sit territorium den anden parts luftfartsselskaber ret til at træffe foranstaltninger med henblik på at sikre, at der alene befordres personer med de rejsedokumenter, der kræves for indrejse i eller transit gennem den anden parts territorium.

## ARTIKEL 7

### Loyal konkurrence

1. Parterne er enige om, at deres luftfartsselskaber skal have rimelige og lige muligheder for at konkurrere om leveringen af lufttransporttjenester.
2. Parterne:
  - a) skal forbyde og, hvor de findes, inden for deres respektive jurisdiktioner og ved hjælp af deres respektive interne procedurer og processer fjerne alle former for forskelsbehandling eller illoyal praksis, der undergraver den anden parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere om leveringen af lufttransporttjenester
  - b) må ikke yde eller tillade støtte til noget luftfartsselskab, hvis en sådan støtte undergraver den anden parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere om leveringen af lufttransporttjenester.

3. Uanset stk. 2, litra b), kan følgende ydes:
- a) støtte til insolvente eller kriseramte luftfartsselskaber, forudsat at:
    - i) en sådan støtte er betinget af, at der udarbejdes en troværdig omstruktureringsplan baseret på realistiske antagelser med henblik på at sikre, at det insolvente eller kriseramte luftfartsselskab inden for et rimeligt tidsrum igen bliver levedygtigt på lang sigt, og
    - ii) det pågældende luftfartsselskab, dets investorer eller dets aktionærer i væsentlig grad bidrager til omstruktureringsomkostningerne
  - b) midlertidig likviditetsstøtte til et kriseramte luftfartsselskab i form af lån eller lånegarantier, der er begrænset til det beløb, der kræves for at holde det pågældende luftfartsselskab kørende i den tid, som det tager at udarbejde en omstrukturerings- eller likvidationsplan
  - c) forudsat at støtten er begrænset til det minimumsbeløb, der kræves for at nå det ønskede mål, og at leveringen af luftransporttjenester påvirkes mindst muligt:
    - i) støtte, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af naturkatastrofer
    - ii) for så vidt angår Qatar, støtte til afhjælpning af en alvorlig forstyrrelse i Qatars økonomi, og for så vidt angår Den Europæiske Union og dens medlemsstater, støtte til afhjælpning af en alvorlig forstyrrelse i en eller flere EU-medlemsstaters økonomi

d) støtte til luftfartsselskaber, der har fået overdraget at udføre klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste, som er nødvendige for at opfylde væsentlige transportbehov hos befolkningen, der ikke kan opfyldes af markeds kræfterne alene, forudsat at denne støtte er begrænset til et rimeligt vederlag for leveringen af de pågældende luftrafik tjenester.

4. Parterne sikrer, at hvert af deres luftfartsselskaber, der leverer lufttransporttjenester i henhold til denne aftale, mindst én gang om året offentligt udsender en finansiel rapport og en ledsagende finansieringsoversigt, der er eksternt revideret i overensstemmelse med internationalt anerkendte regnskabsstandarder og standarder for virksomheders offentliggørelse af finansielle oplysninger som f.eks. IFRS (International Financial Reporting Standards), og at enhver støtte, som en part yder, identificeres særskilt i den finansielle rapport.

5. Hver part skal efter anmodning fra den anden part inden for 30 dage, medmindre andet er aftalt mellem parterne, forelægge finansielle rapporter og alle andre oplysninger, der er rimeligt tilgængelige, herunder om de spørgsmål, der er omfattet af stk. 4, som den anden part med rimelighed kan anmode om for at kontrollere, at bestemmelserne i denne artikel overholdes. Sådanne oplysninger, såfremt de er forretningsmæssigt følsomme, er betinget af, at den anmodende part behandler dem fortroligt.

6. Ved hjælp af deres respektive interne procedurer og processer gennemfører og anvender hver part foranstaltninger, der effektivt forbyder og forhindrer deres luftfartsselskaber i:

- a) at indlade sig på samordnet praksis, der er et resultat af en udtrykkelig eller stiltiende aftale eller beslutning mellem konkurrenter, og som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller forvride konkurrencen. Dette forbud kan erklæres ikke at finde anvendelse, hvis en sådan aftale, beslutning eller praksis bidrager til at forbedre produktionen eller fordelingen af tjenesterne eller til at fremme den tekniske eller økonomiske udvikling, samtidig med at de sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved, og uden at:
  - i) de pågældende selskaber pålægges begrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå disse mål, eller
  - ii) disse selskaber gives mulighed for at ophæve konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende tjenester
- b) at misbruge en dominerende stilling på en måde, som må forventes at påvirke lufttransporttjenester til og fra den pågældende part, og
- c) at gennemføre fusioner og overtagelser af luftfartsselskaber, der hæmmer den effektive konkurrence betydeligt, navnlig som følge af skabelse eller styrkelse af en dominerende stilling.

7. Hvis en part mener, at dens luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere undergraves af:

- a) forskelsbehandling eller illoyal praksis, der er forbudt i henhold til stk. 2, litra a)
- b) støtte, der er forbudt i henhold til stk. 2, litra b), bortset fra støtte anført i stk. 3
- c) manglende overholdelse af gennemsigtighedsforpligtelserne i stk. 4 og 5 eller
- d) den anden parts manglende overholdelse af forpligtelserne i stk. 6

kan denne part ("den agerende part") gå frem efter proceduren i stk. 8-10.

8. Den agerende part indgiver en skriftlig anmodning om samråd til den anden part, der ledsages af en skriftlig rapport med bemærkninger og materielle beviser. Samrådet indledes senest 30 dage efter modtagelsen af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem parterne. Der kan anmodes om samråd gennem det fælles udvalg.

9. Hvis den agerende part og den anden part ikke når til enighed om sagen inden for 60 dage fra indledningen af samrådet eller en anden frist, der er aftalt mellem parterne eller af det fælles udvalg, kan den agerende part træffe foranstaltninger over for de luftfartsselskaber, som har udvist den påklagede adfærd, eller som har draget fordel af den pågældende forskelsbehandling, illoyale praksis eller støtte. Den agerende part meddeler skriftligt den anden part, hvilke foranstaltninger der vil blive truffet, senest 15 dage før gennemførelsen af en sådan foranstaltning.

10. Foranstaltninger, der træffes i henhold til stk. 9, skal være passende, forholdsmæssige og begrænset i omfang og varighed til, hvad der er strengt nødvendigt, med henblik på at afbøde skaden for den agerende parts luftfartsselskaber og fjerne den uberettigede fordel, der er opnået af de luftfartsselskaber, som foranstaltningerne er rettet mod.

11. Foranstaltninger, der træffes i henhold til stk. 9, berører ikke parternes ret til at henvise til den tvistbilæggelsesmekanisme, der er fastsat i artikel 23.

12. Når spørgsmål vedrørende denne artikel henvises til den tvistbilæggelsesmekanisme, der er fastsat i artikel 23, halveres de frister, der er anført i artikel 23, stk. 10, 11 og 12.

13. Intet i denne aftale må på nogen måde påvirke, begrænse eller udgøre en trussel mod den kompetence eller de beføjelser, der er tillagt parternes konkurrencemyndigheder eller de domstole, som gennemgår de pågældende myndigheders afgørelser. Foranstaltninger, der træffes af en part i henhold til stk. 9, berører ikke eventuelle foranstaltninger truffet af de nævnte myndigheder og domstole, herunder dem, der træffes af den agerende part. Afgørelser, der træffes af de domstole, som gennemgår de pågældende kompetente myndigheders foranstaltninger, er ikke omfattet af den tvistbilæggelsesordning, der er fastsat i artikel 23.

## ARTIKEL 8

### Kommercielle muligheder

#### Forretningsvirksomhed

1. Parterne er enige om, at hindringer for kommercielle operatørers forretningsvirksomhed vil kunne hæmme de fordele, der skal opnås med denne aftale. Parterne skal derfor indlede en effektiv og gensidig proces til fjernelse af hindringer for forretningsvirksomhed, der udøves af begge parter kommercielle operatører, når sådanne hindringer kan hæmme de kommercielle aktiviteter, skabe konkurrenceforvridninger eller påvirke mulighederne for at konkurrere på lige vilkår.
2. Det fælles udvalg, der er omhandlet i artikel 22, udvikler samarbejdet i forbindelse med forretningsvirksomhed og kommercielle muligheder. I henhold til artikel 22 kan en part anmode om et møde i det fælles udvalg for at drøfte ethvert spørgsmål vedrørende anvendelsen af nærværende artikel.

#### Repræsentanter for luftfartsselskaber

3. Hver parts luftfartsselskaber har ret til på den anden parts territorium frit at etablere de kontorer og faciliteter, der er nødvendige for at udøve lufttransport og markedsføre og sælge lufttransportydelser og dertil knyttede tjenester, herunder retten til at sælge og udstede flybilletter og/eller luftfragtbreve, både egne og alle andre luftfartsselskabers.

4. Hver parts luftfartsselskaber har ret til (i overensstemmelse med den andens parts love og bestemmelser om indrejse, ophold og beskæftigelse) at medtage og beskæftige personale på den anden parts territorium, som varetager ledelse, markedsføring, tekniske opgaver, driftsopgaver og anden specialistvirksomhed, som kræves til at understøtte udbuddet af lufttransportydelser. Begge parter letter og fremmer tilståelsen af arbejdstilladelser, når dette er nødvendigt, for personale, som ansættes i repræsentationerne i henhold til dette stykke, herunder personale, som udfører visse midlertidige opgaver, som ikke overstiger 90 dage, med forbehold af de relevante gældende love og forskrifter. Hver parts luftfartsselskaber kan frit vælge at arbejde med eller uden en generel salgsagent efter eget valg på den anden parts territorium.

#### Groundhandling

5. Hvert luftfartsselskab har med hensyn til groundhandling på den anden parts territorium:
- a) ret til at udføre sin egen groundhandling (egen-handling) eller
  - b) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, herunder andre luftfartsselskaber, der kan levere groundhandlingydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver parts love og forskrifter, og sådanne udbydere opererer på markedet.

De rettigheder, der er fastsat i første afsnit, litra a) og b), er kun underlagt specifikke begrænsninger med hensyn til plads- eller kapacitetsproblemer, der skyldes hensynet til en sikker drift af lufthavnen. I tilfælde, hvor sådanne begrænsninger begrænser, vanskeliggør eller udelukker egenhandling, og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af groundhandlingsydelser, skal den relevante part sikre, at alle luftfartsselskaber har lige og tilstrækkelig adgang til alle ydelser af den art; priserne på sådanne ydelser fastlægges på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier.

#### Tildeling af slots (ankomst- og afgangstidspunkter) i lufthavne

6. Hver part skal sikre, at dens forskrifter, retningslinjer og procedurer om tildeling af slots i lufthavnene på dens territorium gennemføres rettidigt, på en gennemsigtig og effektiv måde samt uden forskelsbehandling.

#### Operationelle planer, programmer og ruteplaner

7. En part må kræve underretning om operationelle planer, programmer eller ruteplaner for trafikflyvning, der udøves inden for rammerne af denne aftale, når det alene er til orientering. Hvis en part kræver en sådan underretning, skal den minimere de administrative byrder i forbindelse med underretningskravene og -procedurerne for den anden parts lufttransportmellemed og luftfartsselskaber.

## Salg, lokale udgifter og overførsel af midler

8. Hvert af parternes luftfartsselskaber må på den anden parts territorium sælge lufttransport og tilknyttede ydelser, direkte og/eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsagenter, via andre mellemlid udpeget af luftfartsselskabet eller via internettet eller enhver anden tilgængelig kanal. Hvert luftfartsselskab har ret til at sælge – og enhver person har ret til at købe – en sådan transport og tilknyttede ydelser i den lokale eller en frit omsættelig valuta.

9. Hver parts luftfartsselskaber har ret til at betale udgifter, der påløber lokalt på den anden parts territorium, herunder, men ikke begrænset til, køb af brændstof, i den lokale valuta. Efter eget valg kan hver parts luftfartsselskaber betale sådanne omkostninger på den anden parts territorium i frit omsættelig valuta i henhold til markedskursen.

10. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning at lade lokale indtægter omveksle til en frit omsættelig valuta og på et hvilket som helst tidspunkt og på en hvilken som helst måde at overføre sådanne indtægter fra den anden parts territorium til et land efter eget valg. Omveksling og overførsel tillades umiddelbart, uden restriktioner eller afgifter i den forbindelse, til den gældende markedskurs for transaktioner og overførsel, der gælder på det tidspunkt, hvor anmodningen om overførsel indgives første gang, og pålægges ingen gebyrer ud over dem, der normalt opkræves af banker for gennemførelse af sådanne omvekslinger og overførsler.

## Samarbejdsaftaler om markedsføring

11. I forbindelse med drift eller udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan hvert af parternes luftfartsselskaber indgå samarbejdsordninger om markedsføring, f.eks. ordninger om reservering af kapacitet eller fælles rutenumre, med:

- a) et eller flere af parternes luftfartsselskaber
- b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og/eller
- c) en udbyder af overfladetransport (land- eller søtransport) fra et hvilket som helst land

under forudsætning af, at i) det opererende luftfartsselskab er indehaver af de relevante trafikrettigheder, ii) de markedsførende luftfartsselskaber er i besiddelse af de relevante grundlæggende ruter i ruteplanen, og iii) ordningerne opfylder de reguleringsmæssige krav, der normalt gælder for sådanne ordninger.

12. I forbindelse med drift eller udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan hvert af parternes luftfartsselskaber indgå samarbejdsordninger om markedsføring, f.eks. ordninger om reservering af kapacitet eller fælles rutenumre, med et luftfartsselskab, der driver en indenlandsk sektor, forudsat at i) det er en del af en international tur, og ii) ordningerne opfylder de krav, der normalt gælder for sådanne ordninger. I dette stykke forstås ved "indenlandsk sektor", hvor det opererende luftfartsselskab er et luftfartsselskab fra Unionen, en rute på en EU-medlemsstats territorium, og hvor det opererende luftfartsselskab er et qatarsk luftfartsselskab, en rute på Qatars territorium.

13. Når der sælges passagerbefordringstjenester i forbindelse med samarbejdsaftaler om markedsføring, skal køberen på salgsstedet, eller i hvert fald ved indtjekning eller før ombordstigning, hvis der ikke skal tjekkes ind i forbindelse med en tilsluttende flyforbindelse, informeres om, hvilke transportudøvere der driver hvilke afsnit af ruten.

#### Intermodale tjenester

14. For passagerbefordring gælder, at leverandører af overfladetransporttjenester ikke er omfattet af love og forskrifter for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransporttjenesten i eget navn.

15. Uanset andre bestemmelser i denne aftale har parternes luftfartsselskaber og indirekte fragtttransportudbydere i forbindelse med international lufttransport ret til uden begrænsninger at vælge landtransport af fragt til og fra destinationer på parternes territorium eller i tredjelande, herunder transport til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og, hvis det er relevant, til at transportere fragt under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Sådant fragt skal, uanset om der er tale om overflade- eller lufttransport, have adgang til lufthavnens toldmyndigheder og -faciliteter. Luftfartsselskaberne kan vælge selv at udføre deres overfladetransport eller at tilbyde overfladetransport via aftaler med andre leverandører af overfladetransporttjenester, herunder overfladetransport leveret af andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale fragttjenester kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

## Franchising og branding

16. Hver parts luftfartsselskaber har ret til at indgå i franchising- eller brandingordninger med selskaber, herunder luftfartsselskaber, fra hver af parterne eller fra tredjelande, forudsat at luftfartsselskaberne har de fornødne bemyndigelser og opfylder betingelserne i de love og forskrifter, som parterne normalt anvender på sådanne ordninger, navnlig krav om at oplyse, hvilket luftfartsselskab der driver ruten.

## Leasing

17. Parterne tilstår hinandens luftfartsselskaber retten til at levere tjenesteydelser i henhold til denne aftale ved:

- a) at anvende luftfartøjer, der er leaset uden besætning fra en hvilken som helst leasinggiver
- b) at anvende luftfartøjer, der er leaset med besætning fra andre luftfartsselskaber fra samme part som leasingtageren
- c) at anvende luftfartøjer, der er leaset med besætning fra luftfartsselskaber fra et andet land end leasingtagerens part, forudsat at leasingen er berettiget på grundlag af ekstraordinære behov, sæsonbetingede kapacitetsbehov eller operationelle vanskeligheder hos leasingtageren, og at leasingen ikke overskrider den varighed, der er strengt nødvendig for at opfylde disse behov eller overvinde disse vanskeligheder.

De berørte parter kan kræve, at leasingordninger godkendes af deres kompetente myndigheder med henblik på at kontrollere, at de betingelser, der er fastsat i dette stykke, og de gældende flyvesikkerhedskrav og luftfartssikkerhedskrav overholdes. Hvis en part kræver en sådan godkendelse, skal den dog bestræbe sig på at fremskynde godkendelsesprocedurerne og minimere den administrative byrde for de berørte luftfartsselskaber. For at der ikke skal opstå tvivl, berører dette stykke ikke en parts love og forskrifter for så vidt angår den pågældende parts luftfartsselskabers leasing af luftfartøjer.

## ARTIKEL 9

### Told

1. Luftfartøjer, som benyttes til international lufttransport af den ene parts luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, brændstof, smøremidler, teknisk forråd, jordbaseret udstyr, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder, men ikke begrænset til, fødevarer, drikkevarer, tobak og andre produkter, som sælges til eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) og andre genstande, som er bestemt til eller udelukkende bruges i forbindelse med operation eller servicering af luftfartøjer, der benyttes til international lufttransport, er ved ankomsten på den anden parts territorium, forudsat at dette udstyr og forråd forbliver om bord på luftfartøjet, på et gensidigt grundlag fritaget for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, toldafgifter, punktafgifter, kontrolgebyrer, merværdiafgifter eller andre lignende indirekte skatter samt lignende gebyrer og afgifter, som

a) opkræves af nationale eller lokale myndigheder eller Unionen og

b) ikke er baseret på omkostningerne ved den leverede ydelse.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningerne ved en leveret ydelse er følgende genstande på et gensidigt grundlag også fritaget for de skatter, afgifter og gebyrer, som er omhandlet i stk. 1:

- a) luftfartøjsforråd, der indføres til eller leveres på en parts territorium og inden for rimelighedens grænser tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis et sådant forråd skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium
- b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer), der indføres til en parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af et luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport
- c) brændstof, smøremidler og teknisk forråd, der indføres til eller leveres på en parts territorium til brug i et luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis et sådant forråd skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium
- d) tryksager, jf. parternes respektive toldregler, der indføres til eller leveres på en parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis sådanne tryksager skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium, og

e) flyvesikkerheds- og luftfartssikkerhedsudstyr til brug i lufthavne eller fragtterminaler.

3. Intet i denne aftale er til hinder for, at en part uden forskelsbehandling kan opkræve enhver form for skatter, afgifter eller gebyrer på brændstof, der på dens territorium leveres til brug i et luftfartsselskabs luftfartøj, som opererer mellem to destinationer på dens territorium.

4. Almindeligt luftfartøjsudstyr samt materiel, forråd og reservedele som omhandlet i stk. 1 og 2, der normalt forefindes om bord på et luftfartøj, som opereres af et af den ene parts luftfartsselskaber, må kun aflæsses på den anden parts territorium med godkendelse fra dens toldmyndigheder og kan forlanges opbevaret under de nævnte toldmyndigheders opsyn eller kontrol, indtil det reeksporteres eller på anden måde håndteres i overensstemmelse med toldforskrifterne.

5. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med andre luftfartsselskaber, som den anden part yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de i stk. 1 og 2 omhandlede genstande på den anden parts territorium.

6. Intet i denne aftale hindrer parterne i at opkræve skatter, afgifter eller gebyrer på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en luftrute mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og ombordstigning er tilladt.

7. Bagage og fragt i direkte transit over en parts territorium fritages for skat, told, gebyrer og andre lignende afgifter, der ikke er baseret på omkostningerne ved den leverede ydelse.
8. Det i stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.
9. Denne aftale berører ikke bestemmelserne i de respektive gældende konventioner mellem en EU-medlemsstat og Qatar med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital.

## ARTIKEL 10

### Brugerafgifter

1. Hver part skal sikre, at de brugerafgifter, som dens kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber med henblik på luftfarts- og flyvekontrolltjenester, er omkostningsrelaterede og ikkediskriminerende. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab.

2. Hver part skal sikre, at de brugerafgifter, som dens kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden parts luftfartsselskaber for anvendelse af lufthavnsfaciliteter og -tjenester, luftfartssikkerhed og dermed forbundne faciliteter og tjenester, undtagen afgifter opkrævet for levering af tjenesteydelser, der er omhandlet i artikel 8, stk. 5, ikke er uretmæssigt diskriminerende, og at de fordeles ligeligt fordelt blandt kategorierne af brugere. Sådanne brugerafgifter skal afspejle, men må ikke overstige, de kompetente afgiftsopkrævende myndigheders eller organers samlede omkostninger ved at stille passende faciliteter og tjenester i forbindelse med lufthavns- og luftfartssikkerhed til rådighed i den eller de lufthavne, hvor der anvendes en fælles afgiftsordning. Sådanne brugerafgifter kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves brugerafgift for, skal være effektive og have den bedst mulige økonomi. I alle tilfælde må den anden parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af sådanne afgifter ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.

3. Hver part pålægger de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer på dennes territorium og de luftfartsselskaber, som benytter de pågældende tjenester og faciliteter, at holde samråd og udveksle alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt vurdering af brugerafgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i stk. 1 og 2. De kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer giver brugerne et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter og fremsætte deres bemærkninger, inden der foretages ændringer.

## ARTIKEL 11

### Billetpriser og fragtrater

1. Parterne tillader, at parternes luftfartsselskaber fastsætter billetpriser og fragtrater frit på grundlag af fri og loyal konkurrence.
2. Hver af parterne må på et ikkediskriminerende grundlag kræve, at begge parters luftfartsselskaber underretter dens kompetente myndigheder om billetpriser og fragtrater for tjenester med udgangspunkt i dens territorium, når det sker på et forenklet grundlag og alene er til orientering. Der må ikke kræves en sådan underretning fra luftfartsselskaberne forud for indførelsen af billetprisen eller fragtraten.

## ARTIKEL 12

### Statistik

1. Parterne samarbejder inden for rammerne af det fælles udvalg om at lette udvekslingen af statistiske oplysninger vedrørende lufttransport, der er omfattet af denne aftale.
2. På anmodning og på et ikkediskriminerende grundlag forelægger hver part for den anden part disponible statistikker, som ikke er fortrolige eller forretningsmæssigt følsomme, som er påkrævet i henhold til parternes nationale love og forskrifter, og som med rimelighed kan kræves, vedrørende lufttransport, der er omfattet af denne aftale.

## AFSNIT II

### REGULERINGSMÆSSIGT SAMARBEJDE

#### ARTIKEL 13

##### Flyvesikkerhed (safety)

1. Parterne bekræfter betydningen af et tæt samarbejde om flyvesikkerhed. I den forbindelse indgår parterne om nødvendigt i yderligere samarbejde i forbindelse med havariundersøgelse, reguleringsmæssig udvikling, udveksling af flyvesikkerhedsoplysninger, eventuel deltagelse i hinandens tilsynsaktiviteter eller gennemførelse af fælles tilsynsaktiviteter og udvikling af fælles projekter og initiativer.
2. Luftdygtighedscertifikater, duelighedscertifikater og licenser, der er udstedt eller erklæret gyldige af den ene part, og som stadig er i kraft, skal anerkendes som gyldige af den anden part og dennes luftfartsmyndigheder med henblik på at udøve trafikflyvning, forudsat at disse certifikater eller licenser er udstedt eller erklæret gyldige i henhold til og i overensstemmelse med som minimum de relevante internationale standarder og anbefalede praksisser og procedurer for luftfartstjenester, der er fastsat i henhold til konventionen.

3. Hver part kan til enhver tid anmode om samråd vedrørende de sikkerhedsstandarder og -krav, der opretholdes og administreres af den anden part i forbindelse med luftfartsfaciliteter, flyvebesætninger, luftfartøjer og luftfartøjsoperation. Et sådant samråd skal finde sted senest 30 dage efter anmodningen herom.

4. Hvis den anmodende part efter et sådant samråd finder, at den anden part ikke effektivt opretholder og administrerer de sikkerhedsstandarder og -krav, der er omhandlet i stk. 3, og som, medmindre andet er bestemt, mindst svarer til de minimumsstandarder, der er fastsat i henhold til konventionen, skal den anden part underrettes herom.

Den anden part forelægger inden for 30 dage en korrigerende handlingsplan, der omfatter en tidsplan for gennemførelsen. Den korrigerende handlingsplan og den tilhørende tidsplan aftales mellem parterne, inden de gennemføres.

Hvis den anden part ikke træffer passende korrigerende foranstaltninger inden for et rimeligt tidsrum, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den anmodende part kan træffe foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelserne til at operere eller de tekniske tilladelser eller på anden måde afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse operationerne for et luftfartsselskab, som er underlagt den anden parts sikkerhedstilsyn.

5. Hver part accepterer, at ethvert luftfartøj, der opereres af eller på vegne af et luftfartsselskab fra en af parterne inden for den anden parts territorium, kan underkastes en rampeinspektion foretaget af den anden parts kompetente myndigheder for at verificere gyldigheden af de relevante luftfartsdokumenter, besætningens dokumenter og luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbare stand, forudsat at denne undersøgelse ikke medfører en urimelig forsinkelse i luftfartøjets operation.
  
6. Hvis en part efter at have foretaget en rampeinspektion finder, at et luftfartøj eller operationen af et luftfartøj ikke overholder de minimumsstandarder og procedurer for luftfartstjenester, der er fastsat i henhold til konventionen, skal denne part underrette luftfartøjsoperatøren om den manglende overholdelse og anmode om korrigerende foranstaltninger efter behov. Når det er hensigtsmæssigt, kan de af den anden parts kompetente myndigheder, der er ansvarlige for sikkerhedstilsynet med det luftfartsselskab, som opererer luftfartøjet, anmodes om at godkende de korrigerende foranstaltninger, som luftfartøjsoperatøren har truffet. Uanset dette vil hver part give adgang til resultaterne af rampeinspektioner af luftfartøjsoperatører, der er underlagt den anden parts sikkerhedstilsyn.
  
7. Hver part har ret til at træffe umiddelbare foranstaltninger, herunder ret til at tilbagekalde, suspendere eller begrænse tilladelserne til at operere eller de tekniske tilladelser eller på anden måde suspendere eller begrænse operationerne for et af den anden parts luftfartsselskaber, hvis den vurderer, at det er nødvendigt i lyset af en umiddelbar trussel mod flyvesikkerheden. Den part, der træffer sådanne foranstaltninger, underretter straks den anden part herom og begrundet foranstaltningerne.
  
8. Foranstaltninger truffet i henhold til stk. 4, 6 eller 7 skal være nødvendige og forholdsmæssige for at afhjælpe en sikkerhedskonstatering og skal indstilles, så snart der ikke længere er grundlag for dem.

## ARTIKEL 14

### Luftfartssikkerhed (security)

1. Parterne understreger, at de er fast besluttet på at opnå de højeste standarder for luftfartssikkerhed, og kan om nødvendigt indgå i yderligere dialog og samarbejde på dette område.
2. Parterne bekræfter deres indbyrdes forpligtelse til at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder særlig forpligtelserne efter konventionen, konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988, og konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, undertegnet i Montreal den 1. marts 1991, for så vidt parterne er parter i disse konventioner, samt andre konventioner og protokoller om beskyttelse af den civile luftfarts sikkerhed, som parterne er parter i.
3. Parterne yder på anmodning hinanden al nødvendig bistand i forbindelse med enhver sikkerhedstrussel mod den civile luftfart, herunder for at hindre kapring af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger mod sikkerheden for sådanne luftfartøjer og deres passagerer og besætninger samt lufthavne og luftfartsfaciliteter og alle andre sikkerhedstrusler mod den civile luftfart.

4. Parterne handler i deres gensidige relationer i overensstemmelse med de internationale standarder for luftfartssikkerhed og den hensigtsmæssige anbefalede praksis, der er fastlagt af ICAO. Parterne forlanger, at luftfartøjsoperatører, som er opført i deres register, luftfartøjsoperatører med primært forretningssted eller fast bopæl på deres territorium og operatører af lufthavne på deres territorium som minimum handler i overensstemmelse med sådanne luftfartssikkerhedsbestemmelser.

5. Hver part skal sikre, at der på dens territorium træffes effektive forholdsregler for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger, herunder, men ikke begrænset til, screening af passagerer og deres håndbagage, screening af indskrevet bagage, screening og sikkerhedskontrol af andre personer end passagerer, herunder besætninger, og deres medbragte genstande, screening og sikkerhedskontrol af fragt og post, forsyninger til flyvningen og lufthavnsleverancer samt kontrol af adgang til airside-områder og security-beskyttede områder. Disse forholdsregler tilpasses for at imødegå stigninger i trusselsniveauet for den civile luftfarts sikkerhed. Parterne er enige om, at de luftfartssikkerhedsbestemmelser, som den anden part stiller krav om, vedrørende luftfartøjers indflyvning i, operationer i eller udflyvning fra denne parts territorium skal overholdes.

6. En part kan under fuld hensyntagen til og med respekt for den anden parts suverænitet vedtage luftfartssikkerhedsforanstaltninger for adgangen til sit territorium, tillige med nødforanstaltninger, for at imødegå en specifik sikkerhedstrussel, som straks bør meddeles den anden part. Hver part skal reagere imødekommende på enhver anmodning fra den anden part om, at der træffes rimelige særlige luftfartssikkerhedsforanstaltninger, og den første part skal tage hensyn til de sikkerhedsforanstaltninger, som den anden part allerede anvender, de synspunkter, som den anden part fremfører, og de mulige negative virkninger for lufttransporten mellem parterne. Medmindre dette i en nødsituation ikke er praktisk muligt, informerer hver part forudgående den anden part om eventuelle særlige luftfartssikkerhedsforanstaltninger, som den påtænker at indføre, og som kunne få betydelig finansiel eller operationel indflydelse på de lufttransporttjenester, der er omfattet af denne aftale. Med henblik på at drøfte sådanne sikkerhedsforanstaltninger kan hver part så hurtigt, som der måtte være behov for det, anmode om et møde i det fælles udvalg som fastsat i artikel 22.

7. Parterne anerkender dog, at intet i denne artikel begrænser en parts ret til at nægte adgang til sit territorium for flyvninger, som anses for at udgøre en trussel mod dens sikkerhed.

8. Ved kapring af et civilt luftfartøj, trusler om kapring af et civilt luftfartøj eller andre ulovlige handlinger mod sikkerheden for luftfartøjer, passagerer, besætninger, lufthavne og luftfartsfaciliteter bistår parterne hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger med henblik på hurtigt og sikkert at bringe en sådan hændelse eller trussel til ophør.

9. Hver part træffer alle de foranstaltninger, som den finder praktisk mulige, for at sikre, at et luftfartøj, som er udsat for kapring eller en anden ulovlig handling, og som befinder sig på jorden på dens territorium, tilbageholdes på jorden, medmindre dets afrejse er påkrævet på grund af et overordnet hensyn til beskyttelsen af menneskeliv. Når det er praktisk muligt, træffes sådanne foranstaltninger efter gensidige samråd.

10. Hvis den ene part har rimelig grund til at antage, at den anden part har fraveget denne artikels bestemmelser, kan denne part udbede sig øjeblikkeligt samråd med den anden part. Et sådant samråd indledes inden for 30 dage efter datoen for modtagelsen af en sådan anmodning eller inden for en længere frist efter aftale. Hvis der ikke indgås en tilfredsstillende aftale inden for 30 dage fra startdatoen for et sådant samråd eller inden for en længere frist, der aftales, er dette tilstrækkelig begrundelse for, at den part, der anmodede om samrådet, kan træffe foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere og de tekniske tilladelser for et af den anden parts luftfartsselskaber med henblik på at sikre, at bestemmelserne i denne artikel overholdes. En part kan straks træffe midlertidige foranstaltninger, hvis det er påkrævet i nødstilfælde, eller for at forhindre yderligere manglende overholdelse af bestemmelserne i denne artikel.

11. Foranstaltninger truffet i henhold til denne artikel skal være nødvendige og forholdsmæssige for at afhjælpe en sikkerhedstrussel og skal indstilles, så snart den anden part opfylder bestemmelserne i denne artikel, eller når foranstaltningerne ikke længere er nødvendige.

## ARTIKEL 15

### Luftrafikstyring

1. Parterne samarbejder om reguleringsmæssige spørgsmål vedrørende luftfartstjenester, herunder tilsynet med disse tjenester. De behandler alle politikspørgsmål vedrørende luftrafikstyring med henblik på at optimere den generelle flyveeffektivitet, mindske omkostningerne, minimere miljøpåvirkningen og øge systemernes sikkerhed og kapacitet.
2. Parterne tilskynder deres kompetente myndigheder og luftfartstjenesteudøvere til at samarbejde om interoperabilitetsspørgsmål for yderligere at integrere begge parters systemer, hvor det er muligt, mindske luftfartens miljøpåvirkninger og udveksle oplysninger, hvor det er relevant.
3. Parterne fremmer samarbejdet mellem deres luftfartstjenesteudøvere for at udveksle flyvedata og koordinere trafikstrømme til optimering af flyveeffektiviteten med henblik på at forbedre ressourceudnyttelsen og opnå forudsigelighed, punktlighed og tjenestekontinuitet.
4. Parterne er enige om at samarbejde om moderniseringsprogrammer, herunder udvikling, udbredelse og bedste praksis for økonomisk effektivitet, luftrafikstyring og relevante flyvepladsaspekter, samt om at tilskynde til gensidig deltagelse i validerings- og demonstrationsaktiviteter.

## ARTIKEL 16

### Miljø

1. Parterne støtter behovet for at beskytte miljøet ved at fremme bæredygtig udvikling inden for luftfart. Parterne vil samarbejde om at udpege de udfordringer, der følger af luftfartens miljøpåvirkninger.
2. Parterne anerkender betydningen af at arbejde sammen for at undersøge og minimere luftfartens miljøkonsekvenser på en måde, der er i overensstemmelse med målene i denne aftale.
3. Parterne anerkender betydningen af at imødegå klimaændringer og dermed begrænse eller reducere drivhusgasemissioner i forbindelse med indenlandsk og international lufttransport. De er enige om at samarbejde om disse spørgsmål med henblik på at udvikle og gennemføre instrumenter, herunder gennemførelsesbestemmelser for udvikling af ordningen for CO<sub>2</sub>-kompensation og -reduktion for international luftfart (CORSIA) og andre aspekter af særlig relevans for imødegåelse af drivhusgasemissioner i luftfartssektoren.
4. Parterne forpligter sig til at udveksle oplysninger og føre en regelmæssig dialog mellem eksperter for at udbygge samarbejdet om at imødegå luftfartens miljøpåvirkninger, herunder:
  - a) forskning og udvikling med hensyn til miljøvenlig luftfartsteknologi

- b) innovation inden for lufttrafikstyring for at mindske luftfartens miljøpåvirkninger
- c) forskning og udvikling af bæredygtige alternative brændstoffer til luftfart
- d) spørgsmål vedrørende luftfartens miljøpåvirkninger og nedbringelse af luftfartens emissioner med indvirkning på klimaet og
- e) afbødning og overvågning af støj for at mindske luftfartens miljøpåvirkninger.

5. Parterne skal ligeledes i overensstemmelse med deres multilaterale miljøforpligtelser og -rettigheder udbygge samarbejdet, herunder det finansielle og teknologiske samarbejde, i forbindelse med foranstaltninger, som tager sigte på at mindske drivhusgasemissionerne fra den internationale luftfart.

6. Parterne erkender behovet for at træffe passende foranstaltninger til at forebygge eller på anden vis imødegå lufttransportens miljøpåvirkninger, forudsat at de pågældende foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til folkeretten.

## ARTIKEL 17

### Luftfartsselskabers erstatningsansvar

Parterne bekræfter deres forpligtelser i henhold til konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999 (Montrealkonventionen).

## ARTIKEL 18

### Forbrugerbeskyttelse

Parterne samarbejder om at beskytte forbrugernes interesser inden for lufttransport. Formålet med dette samarbejde er at opnå et højt forbrugerbeskyttelsesniveau. Parterne rådfører sig derfor med hinanden i det fælles udvalg om spørgsmål af interesse for forbrugerne, herunder deres planlagte foranstaltninger, med henblik på at opnå øget reguleringsmæssig konvergens og forenelighed i det omfang, det er muligt.

## ARTIKEL 19

### EDB-reservationssystemer

1. De, der handler med EDB-reservationssystemer på én parts territorium, har ret til at medtage, opretholde og frit stille deres EDB-reservationssystem til rådighed for rejsebureauer og rejseselskaber, hvis hovedaktivitet er distribution af rejseprodukter på den anden parts territorium, under forudsætning af at det eller de pågældende EDB-reservationssystemer overholder alle den anden parts relevante reguleringsmæssige krav.
2. Parterne skal ophæve eventuelle eksisterende krav, som kunne begrænse den ene parts EDB-reservationssystemers frie adgang til den anden parts marked eller på anden måde begrænse konkurrencen. Parterne skal afholde sig fra at vedtage sådanne krav fremover.
3. Ingen part kan på sit territorium pålægge eller tillade, at der pålægges den anden parts forhandlere af EDB-reservationssystemer andre krav med hensyn til skærmpresentation end de krav, der gælder for partens egne forhandlere af EDB-reservationssystemer eller andre EDB-reservationssystemer, som benyttes på dens marked. Ingen af parterne må hindre, at forhandlere af EDB-reservationssystemer, deres leverandører eller abonnenter indgår aftaler om udveksling af rejseinformationstjenester, som letter visningen af fyldestgørende og objektive oplysninger til forbrugerne, eller om opfyldelsen af reguleringsmæssige krav til neutral skærmvisning.

4. En parts ejere og operatører af EDB-reservationssystemer, som opfylder den anden parts relevante reguleringsmæssige krav, skal have samme mulighed for at eje EDB-reservationssystemer på den anden parts territorium, som ejere og operatører af andre EDB-reservationssystemer, der opererer på denne parts marked.

## ARTIKEL 20

### Sociale aspekter

1. Parterne anerkender vigtigheden af at overveje virkningerne af denne aftale for arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold og arbejdsvilkår. Parterne er enige om at samarbejde om arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesforhold inden for rammerne af denne aftale, navnlig med hensyn til indvirkningen på beskæftigelse, grundlæggende arbejdstagerrettigheder, arbejdsvilkår, social beskyttelse og social dialog.
2. Parterne anerkender hver parts ret til at fastsætte sin egen nationale arbejdstagerbeskyttelse efter behov og til at vedtage eller ændre sine relevante love og politikker på en måde, der er i overensstemmelse med dens internationale forpligtelser. Parterne sikrer, at de rettigheder og principper, der er indeholdt i deres respektive love og forskrifter, ikke undergraves, men håndhæves effektivt.

3. Hver part fortsætter med at forbedre de pågældende love og politikker på en måde, der er i overensstemmelse med dens internationale forpligtelser, og bestræber sig på at yde og tilskynde til en høj grad af arbejdstagerbeskyttelse i luftfartssektoren. Parterne anerkender, at krænkelse af grundlæggende principper og rettigheder på arbejdet ikke kan påberåbes eller på anden måde anvendes som en legitim komparativ fordel, og at arbejdsstandarder ikke må bruges i protektionistisk øjemed.
4. Parterne bekræfter i overensstemmelse med deres forpligtelser som følge af deres medlemskab af Den Internationale Arbejdsorganisation (ILO) og ILO's erklæring om grundlæggende principper og rettigheder på arbejdet og opfølgningen heraf, der blev vedtaget af Den Internationale Arbejdskonference på sit 86. møde i 1998, deres tilsagn om at respektere, fremme og effektivt gennemføre og anvende de grundlæggende principper og rettigheder på arbejdet.
5. Parterne fremmer målene i ILO's dagsorden for anstændigt arbejde og ILO's erklæring om social retfærdighed med henblik på en retfærdig globalisering fra 2008, der blev vedtaget af Den Internationale Arbejdskonference på sit 97. møde.
6. Hver part forpligter sig til at gøre sit bedste for at ratificere de grundlæggende ILO-konventioner, hvis dette endnu ikke er sket. Parterne vil også overveje ratificeringen af andre ILO-konventioner og dermed den effektive gennemførelse af tilsvarende internationale standarder på arbejdsområdet og det sociale område, der er relevante for den civile luftfartssektor, under hensyntagen til de nationale forhold.
7. Hver part kan anmode om et møde i det fælles udvalg til at behandle arbejdsmarkeds- og beskæftigelsesspørgsmål, som den anmodende part har identificeret som betydelige.

## AFSNIT III

### INSTITUTIONELLE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

#### ARTIKEL 21

##### Fortolkning og gennemførelse

1. De rettigheder, der er fastsat i denne aftale, tilstås af parterne til hinanden. Enhver henvisning i denne aftale til rettigheder, der tilstås en parts luftfartsselskaber, skal kun fortolkes som en henvisning til rettigheder, der tilstås den pågældende part. Intet i denne aftale må fortolkes således, at det har til formål at tillægge rettigheder eller pålægge forpligtelser, som den ene parts statsborgere kan påberåbe sig direkte over for den anden parts domstole eller voldgiftsretter.
2. Parterne træffer alle passende foranstaltninger af generel eller specifik art, der kræves for at sikre opfyldelsen af de forpligtelser, som følger af denne aftale.
3. Når parterne udøver deres rettigheder i henhold til denne aftale, træffer de foranstaltninger, der er passende i forhold til deres mål, og som står i et rimeligt forhold hertil.
4. Parterne undlader at træffe foranstaltninger, der kan bringe opfyldelsen af denne aftales mål i fare.

5. Hver part er ansvarlig for håndhævelsen af denne aftale på eget territorium.
  
6. Hvis en af parterne er bekymret for en mulig overtrædelse af denne aftale, kan den anmode den anden part om oplysninger og bistand. Efter modtagelse af en sådan anmodning fremlægger den anden part alle nødvendige oplysninger og yder al nødvendig bistand under iagttagelse af dens gældende love og forskrifter.
  
7. Denne aftale er ikke til hinder for samråd og drøftelser mellem parternes kompetente myndigheder uden for det fælles udvalg, herunder inden for lufttransportudvikling, flyvesikkerhed, luftfartssikkerhed, miljø, socialpolitik, lufttrafikstyring, luftfartsinfrastruktur, konkurrence og forbrugerbeskyttelse. Parterne underretter det fælles udvalg om de resultater af sådanne samråd og drøftelser, som vil kunne få indvirkning på fortolkningen og anvendelsen af denne aftale.
  
8. Når der i denne aftale henvises til samarbejde mellem parterne, herunder, men ikke begrænset til, inden for kommercielle muligheder, luftfartssikkerhed, flyvesikkerhed, miljø, lufttrafikstyring og forbrugerbeskyttelse, bestræber parterne sig på at nå til enighed om en fælles indsats for yderligere at udvikle denne aftale og/eller forbedre dens funktion på de pågældende områder på grundlag af gensidigt samtykke.

## ARTIKEL 22

### Fælles udvalg

1. Et fælles udvalg bestående af repræsentanter for parterne skal have til opgave at føre tilsyn med forvaltningen af denne aftale og sikre, at den gennemføres korrekt.
2. Det fælles udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.
3. Det fælles udvalg mødes efter behov, dog mindst én gang om året. Hver af parterne kan til enhver tid anmode om, at der indkaldes til et møde i det fælles udvalg. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt, og senest to måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem parterne.
4. For at sikre, at denne aftale gennemføres korrekt, skal det fælles udvalg:
  - a) udveksle oplysninger, herunder om ændringer af parternes love, forskrifter og politikker, som kan have en indvirkning på trafikflyvning, og statistiske oplysninger vedrørende lufttransport
  - b) afgive henstillinger og træffe afgørelser om de anliggender, som er udtrykkeligt omfattet af denne aftale
  - c) udvikle samarbejde, herunder om reguleringsmæssige spørgsmål

- d) afholde samråd om spørgsmål vedrørende anvendelse eller fortolkning af denne aftale og, hvis det er relevant, om lufttransportspørgsmål, der behandles i internationale organisationer, inden for rammerne af forbindelserne med tredjelande og i multilaterale aftaler, herunder overvejelser om, hvorvidt der skal vælges en fælles tilgang
  - e) overveje potentielle områder, hvor denne aftale kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af denne aftale med henblik på tredjelandes tiltrædelse af denne aftale.
5. Det fælles udvalgs henstillinger og afgørelser vedtages ved konsensus mellem parterne. Det fælles udvalgs afgørelser er bindende for parterne.

## ARTIKEL 23

### Tvistbilæggelse og voldgift

1. Alle tvister vedrørende anvendelse eller fortolkning af denne aftale kan af parterne henvises til den tvistbilæggelsesmekanisme, der er fastsat i denne artikel, jf. dog artikel 4.

2. Uden at det berører eventuelle tidligere samråd mellem parterne i henhold til denne aftale, skal en part, der ønsker at gøre brug af den tvistbilægelsesordning, der er fastsat i denne artikel, skriftligt meddele den anden part sin hensigt og anmode om et møde i det fælles udvalg med henblik på samråd.
3. Hvis mødet i det fælles udvalg ikke afholdes senest to måneder efter modtagelsen af den anmodning, der er omhandlet i stk. 2, eller senest den dato, der er aftalt mellem parterne, eller hvis tvisten ikke bilægges af det fælles udvalg senest seks måneder efter den pågældende anmodning, kan tvisten efter aftale mellem parterne indbringes for en person eller et organ med henblik på afgørelse. Hvis parterne ikke kan nå til enighed om at indbringe tvisten for en person eller et organ med henblik på afgørelse, skal tvisten efter anmodning fra en af parterne indbringes til voldgift.
4. Hvis en part har truffet foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere eller de tekniske tilladelser for et af den anden parts luftfartsselskaber, kan tvisten uanset stk. 2 straks indbringes for en person eller et organ med henblik på afgørelse eller indbringes til voldgift.
5. Anmodningen om voldgift skal indgives skriftligt af en part ("den initiativtagende part") til den anden part ("den besvarende part"). I anmodningen skal den initiativtagende part fremlægge de spørgsmål, der skal afklares, beskrive den pågældende foranstaltning og forklare, hvorfor den mener, at en sådan foranstaltning er uforenelig med bestemmelserne i denne aftale.

6. Medmindre den initiativtagende part og den besvarende part aftaler andet, nedsættes der en voldgiftsret med tre medlemmer som følger:
- a) Senest 60 dage efter modtagelsen af anmodningen om voldgift udpeger den initiativtagende part og den besvarende part hver en voldgiftsmand. Inden 30 dage efter udpegelse af disse to voldgiftsdommere enes den initiativtagende part og den besvarende part om udpegelsen af en tredje voldgiftsdommer, der agerer som formand for voldgiftsretten
  - b) Hvis den initiativtagende part eller den besvarende part ikke udpeger en voldgiftsdommer, eller hvis den tredje dommer ikke udpeges i overensstemmelse med litra a), kan den initiativtagende part eller den besvarende part anmode formanden for ICAO-Rådet om at udpege den eller de nødvendige dommere inden 30 dage efter modtagelse af anmodningen. Hvis formanden for ICAO-Rådet er statsborger i Qatar eller i en EU-medlemsstat, bedes den længst fungerende næstformand for ICAO-Rådet, som hverken er statsborger i Qatar eller i en EU-medlemsstat, om at foretage udpegelsen.
7. Datoen for nedsættelse af voldgiftsretten er den dato, på hvilken den sidste af de tre voldgiftsmænd accepterer udnævnelsen.
8. Proceduren forløber i overensstemmelse med den forretningsorden, der ved førstkommende lejlighed skal vedtages af det fælles udvalg, jf. bestemmelserne i denne artikel og i henhold til denne aftales artikel 22, stk. 4, litra b), og artikel 22, stk. 5. Indtil det fælles udvalg har vedtaget forretningsordenen, fastsætter voldgiftsretten sine egne procedureregler.

9. Efter anmodning fra den initiativtagende part kan voldgiftsretten, indtil den afsiger sin endelige kendelse, bemyndige den initiativtagende part til at træffe midlertidige afhjælpende foranstaltninger eller anmode den besvarende part om at træffe midlertidige afhjælpende foranstaltninger.

10. Voldgiftsretten forelægger en interimrapport for den initiativtagende part og den besvarende part, hvori der redegøres for de faktiske omstændigheder, anvendeligheden af relevante bestemmelser og grundlaget for rettens konklusioner og henstillinger, senest 90 dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsretten, at den ikke kan overholde denne frist, skal formanden for voldgiftsretten meddele dette skriftligt til den initiativtagende part og den besvarende part med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at forelægge sin interimrapport. Voldgiftsretten må under ingen omstændigheder forelægge interimrapporten senere end 120 dage efter nedsættelsen af retten.

11. Den initiativtagende part eller den besvarende part kan indgive en skriftlig anmodning til voldgiftsretten om at revidere visse aspekter af interimrapporten senest 14 dage efter forelæggelsen. Efter at have undersøgt eventuelle skriftlige bemærkninger fra den initiativtagende part og den besvarende part vedrørende interimrapporten kan voldgiftsretten ændre sin rapport og foretage yderligere undersøgelser, hvis den finder det hensigtsmæssigt. Voldgiftsrettens endelige kendelse skal indeholde en fyldestgørende analyse af de anbringender, der er fremført på stadiet for interimsgenbehandlingen, samt klare svar på den initiativtagende parts og den besvarende parts spørgsmål og bemærkninger.

12. Voldgiftsretten afsiger sin endelige kendelse til den initiativtagende part og den besvarende part senest 120 dage efter nedsættelsen af retten. Finder voldgiftsretten, at den ikke kan overholde denne frist, skal formanden for voldgiftsretten meddele dette skriftligt til den initiativtagende part og den besvarende part med angivelse af årsagerne til forsinkelsen og datoen for, hvornår retten forventer at afsige sin kendelse. Voldgiftsretten må under ingen omstændigheder afsige sin kendelse senere end 150 dage efter nedsættelsen af retten.

13. Hvis en part har truffet foranstaltninger til at afvise, tilbagekalde, suspendere, stille betingelser for eller begrænse tilladelsen til at operere eller de tekniske tilladelser for et af den anden parts luftfartsselskaber, eller hvis voldgiftsretten på anmodning af den initiativtagende part eller den besvarende part afgør, at sagen haster, halveres de respektive frister, der er anført i stk. 10, 11 og 12.

14. Den initiativtagende part og den besvarende part kan indgive anmodninger om at få afklaret voldgiftsrettens endelige kendelse senest ti dage efter afsigelsen; denne afklaring gives senest 15 dage efter modtagelsen af anmodningen.

15. Finder voldgiftsretten, at denne aftales bestemmelser er tilsidesat, og den ansvarlige part ikke efterkommer rettens endelige kendelse eller ikke når til enighed med den anden part om en gensidigt tilfredsstillende løsning senest 60 dage efter afsigelsen af rettens endelige kendelse, kan den anden part suspendere anvendelsen af ligebehandlingen i medfør af denne aftale, indtil den ansvarlige part efterkommer rettens endelige kendelse, eller indtil den initiativtagende part og den besvarende part er nået til enighed om en gensidigt acceptabel løsning.

16. Hver part afholder omkostningerne for den voldgiftsmand, som den har udpeget. Voldgiftsrettens øvrige omkostninger deles ligeligt mellem parterne.

## ARTIKEL 24

### Forhold til andre aftaler

1. Denne aftale suspenderer tidligere aftaler og overenskomster om samme emne mellem parterne, jf. dog stk. 2 og 7, medmindre denne aftale ophæves.

2. Bestemmelser i en tidligere aftale eller overenskomst om trafikflyvning mellem en EU-medlemsstat og Qatar, der vedrører de spørgsmål, som er omfattet af denne aftales artikel 2, 3, 8 og 11, finder fortsat anvendelse som led i denne aftale, hvis de er gunstigere og/eller mere fleksible for de berørte luftfartsselskaber. Alle rettigheder og fordele, som luftfartsselskaberne i den pågældende EU-medlemsstat har i overensstemmelse med disse bestemmelser, tilfalder alle luftfartsselskaber i Unionen.

3. Med henblik på stk. 2 bilægges enhver tvist mellem parterne om, hvorvidt bestemmelser eller behandlinger i henhold til tidligere aftaler eller overenskomster mellem parterne er gunstigere og/eller mere fleksible, inden for rammerne af den tvistbilæggelsesordning, der er fastsat i artikel 23.

4. Eventuelle yderligere trafikrettigheder, som efter datoen for denne aftales ikrafttræden måtte blive tilstået en EU-medlemsstat af Qatar eller omvendt, er omfattet af denne aftale og må ikke diskriminere mellem luftfartsselskaber i Unionen. Disse overenskomster meddeles straks det fælles udvalg.
5. Det fælles udvalg udarbejder og ajourfører en informativ liste over bestemmelser og overenskomster vedrørende de trafikrettigheder, der er omhandlet i stk. 2 og 4.
6. Hvis parterne bliver parter i en multilateral aftale eller støtter en beslutning truffet af ICAO inden for lufttransport, der drejer sig om forhold, som er omfattet af nærværende aftale, holder de samråd i det fælles udvalg for at fastslå, om nærværende aftale skal tilpasses for at tage hensyn til denne udvikling.
7. Intet i denne aftale berører gyldigheden og anvendelsen af eksisterende og fremtidige aftaler mellem EU-medlemsstaterne og Qatar for så vidt angår territorier under deres respektive højhedsområde, der ikke er omfattet af definitionen af "territorium" i denne aftales artikel 1.

## ARTIKEL 25

### Ændringer

Parterne kan efter fælles overenskomst foretage enhver ændring af denne aftale efter samråd, der afholdes i henhold til artikel 22. Ændringerne træder i kraft i henhold til bestemmelserne i artikel 29.

## ARTIKEL 26

### Tiltrædelse af nye medlemsstater i Unionen

1. Denne aftale er åben for tiltrædelse af stater, der er blevet EU-medlemsstater efter datoen for undertegnelse af denne aftale.
2. I så fald skal den pågældende EU-medlemsstats tiltrædelse af denne aftale ske ved deponering af et tiltrædelsesinstrument hos generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union, der underretter Qatar om deponeringen af tiltrædelsesinstrumentet og datoen herfor. Den pågældende EU-medlemsstats tiltrædelse får virkning fra tredivtedagen efter datoen for deponering af tiltrædelsesinstrumentet.

3. Denne aftales artikel 24, stk. 1, 2, 3 og 7, finder tilsvarende anvendelse på eksisterende aftaler og overenskomster, der gælder på tidspunktet for en EU-medlemsstats tiltrædelse af aftalen.

## ARTIKEL 27

### Opsigelse

Hver af parterne kan på et hvilket som helst tidspunkt skriftligt via de diplomatiske kanaler meddele den anden part sin beslutning om at opsig denne aftale. Denne meddelelse skal samtidig fremsendes til ICAO og De Forenede Nationers sekretariat. Denne aftale ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af Den Internationale Luftfartssammenslutnings (IATA) trafikseson, som er i kraft et år fra datoen for den skriftlige opsigelse af aftalen, medmindre opsigelsen trækkes tilbage efter aftale mellem parterne inden udgangen af denne periode.

## ARTIKEL 28

### Registrering af aftalen

Denne aftale og alle ændringer deraf registreres hos ICAO i henhold til konventionens artikel 83 og i De Forenede Nationers i henhold til FN-pagtens artikel 102.

## ARTIKEL 29

### Ikrafttræden, midlertidig anvendelse og depositar

1. Denne aftale træder i kraft på den første dag i den anden måned efter den måned, hvor parterne har givet hinanden meddelelse om gennemførelsen af deres respektive interne procedurer, der er nødvendige for denne aftales ikrafttræden.
2. Med henblik på stk. 1 indgiver Qatar ad diplomatisk vej sin meddelelse til generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union, og generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union indgiver ad diplomatisk vej meddelelsen fra Unionen og medlemsstaterne til Qatar.
3. Uanset stk. 1 anvender parterne midlertidigt denne aftale i overensstemmelse med deres interne procedurer og/eller den på stedet gældende lovgivning, alt efter hvad der er relevant, fra datoen for undertegnelse af denne aftale.
4. Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union er depositar for denne aftale.

## ARTIKEL 30

### Autentiske tekster

Denne aftale er udfærdiget i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, irsk, italiensk, kroatisk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekkisk, tysk, ungarsk og arabisk, idet hver af disse tekster har samme gyldighed.

I tilfælde af uoverensstemmelse mellem de forskellige sprogudgaver beslutter det fælles udvalg, hvilken udgave af teksten der skal anvendes.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, behørigt bemyndigede i så henseende, undertegnet denne aftale.

Udfærdiget i ..., den ...

For Kongeriget Belgien

For Republikken Bulgarien

For Den Tjekkiske Republik

For Kongeriget Danmark

For Forbundsrepublikken Tyskland

For Republikken Estland

For Irland

For Den Helleniske Republik

For Kongeriget Spanien

For Den Franske Republik

For Republikken Kroatien

For Den Italienske Republik

For Republikken Cypern

For Republikken Letland

For Republikken Litauen

For Storhertugdømmet Luxembourg

For Ungarn

For Republikken Malta

For Kongeriget Nederlandene

For Republikken Østrig

For Republikken Polen

For Den Portugisiske Republik

For Rumænien

For Republikken Slovenien

For Den Slovakiske Republik

For Republikken Finland

For Kongeriget Sverige

For Den Europæiske Union

For staten Qatar

OVERGANGSBESTEMMELSER

1. Uanset denne aftales artikel 2, stk. 2, er udøvelsen af tredje og fjerde frihedsrettigheder for passagertjenester, kombinerede tjenester og rene fragttjenester samt af femte frihedsrettigheder for rene fragttjenester på de specificerede ruter omfattet af overgangsbestemmelserne i dette bilag.
2. Tredje og fjerde frihedsrettigheder mellem destinationer i Qatar og destinationer i Belgien, Tyskland, Frankrig, Italien og Nederlandene liberaliseres gradvist i overensstemmelse med punkt 4-8.
3. Femte frihedsrettigheder for rene fragttjenester øges gradvist i overensstemmelse med punkt 9, så den aftalte flyvningsrettighed på syv ugentlige flyvninger nås ved udgangen af overgangsperioden.
4. For så vidt angår tjenester til/fra EU-medlemsstaterne som omhandlet i punkt 2 har parternes luftfartsselskaber fra datoen for undertegnelse af denne aftale ret til at udøve tredje og fjerde frihedsrettigheder i henhold til de ugentlige flyvningsrettigheder, der er angivet som "referenceværdi" i tabellerne i punkt 7 og 8, og de ruter, der vedrører dem.

5. De flyvningsrettigheder for tjenester til/fra EU-medlemsstaterne, der er omhandlet i punkt 2, er omfattet af de trin, der er angivet i tabellerne i punkt 7 og 8. Trin 1 træder i kraft på den første dag i IATA's vintersæson 2020/2021 og de efterfølgende trin (trin 2-5) på den respektive første dag i IATA's vintersæson 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 og 2024/2025.
6. Fra den første dag i IATA's vintersæson 2024/2025 og frem (trin 5) har hver parts luftfartsselskaber ret til at udøve de tredje og fjerde frihedsrettigheder, der tilstås i denne aftales artikel 2, stk. 2, litra c), uden nogen begrænsning med hensyn til rute, kapacitet og/eller antal flyvninger mellem destinationer i Qatar og destinationer i alle EU-medlemsstaterne.
7. For passagertjenester og kombinerede tjenester med tredje og fjerde frihedsrettigheder har parternes luftfartsselskaber ret til at operere følgende antal ugentlige flyvninger:
  - a) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Belgien og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer	14	19	24	29	34	Ubegrænset

b) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Tyskland og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer i Qatar og Frankfurt	14	18	21	24	28	Ubegrænset
Til/fra alle destinationer i Qatar og München	14	18	21	24	28	Ubegrænset
Til/fra alle andre destinationer	7	11	14	17	21	Ubegrænset

c) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Frankrig og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer i Qatar og Paris	21	24	27	30	33	Ubegrænset
Til/fra alle destinationer i Qatar og Nice	7	10	14	17	21	Ubegrænset
Til/fra alle destinationer i Qatar og Lyon	7	10	14	17	21	Ubegrænset
Til/fra alle andre destinationer	7	10	14	17	21	Ubegrænset

d) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Italien og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer	81	84	84	89	92	Ubegrænset

e) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Nederlandene og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer i Qatar og Amsterdam	10	12	14	14	17	Ubegrænset
Til/fra alle andre destinationer	7	7	14	17	21	Ubegrænset

8. For rene fragttjenester med tredje og fjerde frihedsrettigheder har parternes luftfartsselskaber ret til at operere følgende antal ugentlige flyvninger:

a) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Belgien og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer	35	39	42	45	49	Ubegrænset

b) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Tyskland og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer	10	14	14	17	21	Ubegrænset

c) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Frankrig og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer	7	10	14	17	21	Ubegrænset

d) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Italien og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer	19	21	21	24	28	Ubegrænset

e) Mellem destinationer i Qatar og destinationer i Nederlandene og omvendt

Ruter	Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4	Trin 5
Til/fra alle destinationer	10	14	14	17	21	Ubegrænset

9. For rene fragttjenester med femte frihedsrettigheder har parternes luftfartsselskaber fra datoen for undertegnelse af denne aftale ret til at udøve de rettigheder, der er fastsat i denne aftales artikel 2, stk. 2, litra c), på tre ugentlige flyvninger ("referenceværdien") mellem hver EU-medlemsstat og Qatar. Denne flyvningsrettighed er omfattet af de trin, der er angivet i tabellen nedenfor, hvorved der opnås en endelig flyvningsrettighed på syv ugentlige flyvninger i alt. Trin 1 træder i kraft på den første dag i IATA's vintersæson 2020/2021 og de efterfølgende trin (trin 2-4) på den respektive første dag i IATA's vintersæson 2021/2022, 2022/2023 og 2023/2024.

Referenceværdi	Trin 1	Trin 2	Trin 3	Trin 4
3	4	5	6	7

10. I henhold til denne aftales artikel 24, stk. 2, gælder det for femte frihedsrettigheder for rene fragttjenester, der blev tilstået inden undertegnelsen af aftalen, og som har en anden geografisk dækning end den, der er fastsat i denne aftales artikel 2, stk. 2, litra c), at denne geografiske dækning fortsat kan anvendes i stedet for den geografiske dækning, der er fastsat i denne aftales artikel 2, stk. 2, litra c), for de flyvningsrettigheder, der er tilstået forud for undertegnelsen af denne aftale.

GEOGRAFISK ANVENDELSESOMRÅDE FOR FEMTE FRIHEDSRETTIGHEDER  
FOR RENE FRAGTTJENESTER

AFSNIT 1

Det geografiske anvendelsesområde for denne aftales artikel 2, stk. 2, litra c), nr. i), B), omfatter hele Nord- og Sydamerika og alle tilstødende øer, Bermuda, nogle af øerne i Det Caribiske Hav samt de hawaiianske øer (herunder Midway og Palmyra). På tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale omfatter dette:

Nordamerika

Canada, USA, Mexico

De caribiske øer og Bermuda

Anguilla, Antigua og Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermuda, Caymanøerne, Cuba, Dominica, Den Dominikanske Republik, Grenada, Haiti, Jamaica, Montserrat, Saint Kitts og Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent og Grenadinerne, Trinidad og Tobago, Turks- og Caicosøerne og De Britiske Jomfruøer

Mellemamerika

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

Sydamerika

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

## AFSNIT 2

Det geografiske anvendelsesområde for denne aftales artikel 2, stk. 2, litra c), nr. ii), B), omfatter hele Asien øst for og inklusive Iran og alle tilstødende øer, Australien, New Zealand og alle tilstødende øer samt nogle af øerne i Stillehavet. På tidspunktet for undertegnelsen af denne aftale omfatter dette:

Sydasien

Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, Indien (herunder Andamanerne), Maldiverne, Nepal, Pakistan og Sri Lanka

## Centralasien

Kasakhstan, Kirgisistan, Mongoliet, Rusland, Tadsjikistan, Turkmenistan og Usbekistan

## Østasien

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

## Sydøstasien

Brunei, Cambodja, Indonesien, Laos, Malaysia, Myanmar/Burma, Papua Ny Guinea, Filippinerne, Singapore, Thailand og Vietnam

## Asien og Stillehavsområdet

Amerikansk Samoa, Australien, Christmas Island, Cocosøerne (Keelingøerne), Cookøerne, Fiji, Guam, Kiribati, Marshalløerne, Mikronesien, Nauru, New Zealand, Niue, Norfolk Island, Nordmarianerne, Palau, Samoa, Salomonøerne, Tonga, Tuvalu og Vanuatu