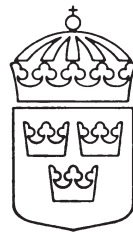


Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 1102-3716

Utgiven av utrikesdepartementet

SÖ 2012:40

Nr 40 Luffartsavtal med Thailands regering Bangkok den 15 oktober 2010

Regeringen beslutade den 13 november 2008 att ingå avtalet. Avtalet trädde i kraft vid undertecknandet, den 15 oktober 2010.

Air Services Agreement
between
the Government of the Kingdom of Sweden
and
the Government of the
Kingdom of Thailand

Luftfartsavtal
mellan
Konungariket Sveriges regering
och
Konungariket Thailands regering

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Thailand, hereinafter referred to as the “Contracting Parties”,

Konungariket Sveriges regering och Konungariket Thailands regering, nedan kallade *parterna*,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,

som är parter i konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

Desiring to contribute to the progress of regional and international civil aviation,

som önskar bidra till utvecklingen av regional och internationell civil luftfart,

Desiring to conclude an Agreement for the main purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories, and

som önskar ingå ett avtal i huvudsakligt syfte att upprätta regelbunden lufttrafik mellan och bortom sina respektive territorier och

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

som önskar säkerställa den högsta säkerhetsnivån i internationell lufttrafik och som återigen uttrycker sin djupa oro över handlingar och hot riktade mot luftfartygen, som innebär en fara för liv och egendom och som påverkar lufttrafiken negativt och undergräver allmänhetens tilltro till den civila luftfartens säkerhet,

Have agreed as follows:

har kommit överens om följande.

Article 1
Definitions

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted un-

Artikel 1
Definitioner

1. I detta avtal används följande definitioner om inget annat anges:

a) *konventionen*: konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och de bilagor som antagits i enlighet med artikel

der Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as such Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) "aeronautical authorities" means, in the case of Sweden, the Civil Aviation Authority; and in the case of Thailand, the Minister of Transport; or in either case any body authorized to perform any particular function to which this Agreement relates;

(c) "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

(f) "Annex" means any Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 20 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement include the Annex unless otherwise stated;

(g) "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and baggage, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(h) "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or of aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;

90 i konventionen och ändringar i bilagorna eller i konventionen i enlighet med artiklarna 90 och 94 i densamma, i den mån dessa bilagor och ändringar har antagits av båda parter.'

b) *luftfartsmyndigheter*: för Sverige Luftfartsverket och för Thailand transportministern eller för bådas del varje organ med behörighet att utföra de särskilda uppgifter som omfattas av detta avtal.

c) utsett lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag som har utsetts och beviljats tillstånd i enlighet med artikel 3 i detta avtal.

d) *territorium, lufttrafik, internationell lufttrafik, lufttrafikföretag och landning för andra ändamål än trafikändamål*: den betydelse som fastställts för dessa termer i artiklarna 2 och 96 i konventionen.

e) *avtalet*: detta avtal och dess bilaga med ändringar.

f) *bilaga*: varje bilaga till detta avtal eller i dess ändrade lydelse i enlighet med bestämmelserna i artikel 20.2 i detta avtal. Bilagan utgör en integrerande del av detta avtal och alla hänvisningar till avtalet inbegriper bilagan om inget annat anges.

g) *tariffer*: de priser som ska betalas för befordran av passagerare och bagage och de villkor som gäller för dem, inbegripet priser och villkor för andra tjänster som ett lufttrafikföretag utför i samband med lufttransporter samt ersättning och villkor som erbjuds agenter, men inte ersättning och villkor för postbefordran.

h) *användaravgifter*: de avgifter som de behöriga myndigheterna tar ut eller som med deras medgivande tas ut av lufttrafikföretag för tillhandahållande av flygplatsegendom, flygplatsanordningar och flygnavigeringsanordningar, eller luftfartsskyddsanordningar eller luftfartsskyddstjänster, inbegripet tillhörande tjänster och anordningar för luftfartyg, deras besättning, passagerare och gods.

(i) “capacity” means the amount(s) of services provided under the Agreement, usually measured in the number of flights (frequencies) or seats or tons of cargo offered in a market (city pair, or country-to-country) or on a route during a specific period, such as daily, weekly, seasonally or annually;

(j) “ICAO” means the International Civil Aviation Organization;

(k) “international air transportation” means air transportation in which the passengers, baggage, cargo and mail which are taken on board in the territory of one State are destined to another State;

(l) “Contracting Party” means a State which has formally agreed to be bound by this Agreement.

Article 2 Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

(a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;

(c) the right to make stops at the point(s) on the route(s) specified in the Route Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging in international traffic passengers, cargo or mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board – in the territory of the other Contracting Party – passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and des-

i) *kapacitet*: den mängd tjänster som tillhandahålls enligt avtalet, vilket i regel mäts i hur många flyg (frekvens) eller platser eller ton gods som erbjuds på en marknad (mellan två städer eller från ett land till ett annat) eller på en flyglinje under en viss period, till exempel per dag, vecka, säsong eller år.

j) *ICAO*: Internationella civila luftfartsorganisationen.

k) *internationell lufttrafik*: lufttrafik i vilken passagerare, bagage, gods och post tas ombord på en stats territorium med en annan stat som destination.

l) *part*: en stat som formellt har lämnat sitt samtycke till att bli bunden av detta avtal.

Artikel 2 Trafikrättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten de rättigheter som anges i detta avtal i syfte att bedriva internationell lufttrafik på de linjesträckor som anges i bilagan Flyglinjer.

2. Med förbehåll för bestämmelserna i detta avtal ska det/de lufttrafikföretag som utsetts av vardera parten ha följande rättigheter:

a) Att flyga över den andra partens territorium utan att landa.

b) Att landa inom den andra partens territorium för andra ändamål än trafikändamål.

c) Att landa på den punkt/de punkter på den flyglinje/de flyglinjer som anges i bilagan Flyglinjer till detta avtal i syfte att i internationell trafik ta ombord och lämna av passagerare, gods och post, var för sig eller i kombination.

3. Ingenting i punkt 1 och 2 i denna artikel ska anses medföra rätt för den ena partens utsedda lufttrafikföretag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, gods och post mot betalning eller avgift med desti-

tioned for another point in the territory of that Contracting Party.

4. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2 (a) and (b) of this Article.

Article 3

Designation and Authorization of Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

a) in the case of an airline designated by Sweden:

(i) it is established in the territory of Sweden under the Treaty establishing the European Community or under the Agreement on the European Economic Area, as applicable, and has a valid Operating Licence from an EEA Member State in accordance with European Community law or in accordance with national law adopted under the Agreement on the European Economic Area, as applicable; and

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EEA Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the airline has its principal place of business in the territory of the Member State from which it has received the Operating Licence; and

nation till en annan plats inom denna parts territorium.

4. Andra lufttrafikföretag i de båda parterna än dem som utsetts enligt artikel 3 ska också ha de rättigheter som anges i punkt 2 a och b i denna artikel.

Artikel 3

Utseende av lufttrafikföretag och beviljande av tillstånd

1. Vardera parten ska ha rätt att utse lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik på samtliga angivna flyglinjer och att återta eller ändra sådant utseende. Detta ska göras skriftligen.

2. Vid underrättelse om ett sådant utseende, och när det utsedda lufttrafikföretaget lämnar in en ansökan i den form och på det sätt som föreskrivs för trafik tillstånd och tekniska tillstånd, ska den andra parten med kortast möjliga handläggningstid bevilja lämpliga tillstånd, under förutsättning att

a) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Konungariket Sverige,

i) lufttrafikföretaget i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen eller avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet är etablerat i Konungariket Sverige och har ett giltigt drifttillstånd från en EES-stat i enlighet med gemenskapsrätten eller, i förekommande fall, enligt den nationella lag som antagits enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och

ii) den effektiva tillsynen av lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den EES-stat som har utfärdat dess drifttillstånd, och behörig luftfartsmyndighet tydligt anges i utseendet och

iii) lufttrafikföretaget har sin huvudsakliga verksamhet inom den EES-stats territorium som har utfärdat drifttillståndet och

(iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states;

b) in the case of an airline designated by the Kingdom of Thailand:

(i) it is established in the territory of the Kingdom of Thailand and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Thailand; and

(ii) the aeronautical authority of the Kingdom of Thailand has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(iii) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by the Kingdom of Thailand and/or by nationals of the Kingdom of Thailand.

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

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

4. References in this Agreement to airlines of Sweden shall be understood as referring to airlines designated by Sweden.

Article 4

Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorizations

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party:

a) where, in the case of an airline designated by Sweden:

(i) it is not established in the territory of Sweden under the Treaty establishing the European Community or under the Agreement on

iv) lufttrafikföretaget direkt eller med majoritet ägs och kontrolleras av medlemsstater i EU eller EFTA och/eller av medborgare i sådana stater,

b) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Konungariket Thailand,

i) lufttrafikföretaget är etablerat i Konungariket Thailand och har tillstånd enligt tillämplig lag i Konungariket Thailand och

ii) luftfartsmyndigheten i Konungariket Thailand utövar tillsyn över lufttrafikföretaget och

iii) lufttrafikföretaget direkt eller med majoritet ägs och kontrolleras av Konungariket Thailand och/eller medborgare i Konungariket Thailand.

c) det utsedda lufttrafikföretaget uppfyller de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som normalt tillämpas på internationella lufttrafikföretag av den part som handlägger ansökan eller ansökningarna.

3. När ett lufttrafikföretag har utsetts och fått tillstånd på detta sätt får det börja bedriva överenskommen lufttrafik, om det följer tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

4. Hänvisningar som i detta avtal görs till lufttrafikföretag i Sverige anses hänvisa till lufttrafikföretag som utsetts av Sverige.

Artikel 4

Nekande till, återkallande eller upphävande av trafik tillstånd

1. Vardera parten får neka till, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafik tillstånd och tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag som har utsetts av den andra parten om

a) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Konungariket Sverige

i) lufttrafikföretaget inte, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen eller enligt avtalet om Europeiska eko-

the European Economic Area, or does not have a valid Operating Licence from an EEA Member State in accordance with European Community law or in accordance with national law adopted under the Agreement on the European Economic Area, as applicable; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EEA Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the EEA Member State from which it has received the Operating Licence; or

(iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by EC Member States or the European Free Trade Association and/or by nationals of such states; or

(v) the airline is already authorised to operate under a bilateral agreement between Thailand and another EEA Member State and Thailand can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EEA Member State, it would be circumventing restrictions on traffic rights in that other agreement; or

(vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an EEA Member State and there is no bilateral air service agreement between Thailand and that EEA Member State, and traffic rights to that EEA Member State have been denied to an airline designated by Thailand.

b) where, in the case of an airline designated by the Kingdom of Thailand:

(i) it is not established in the territory of the Kingdom of Thailand or is not licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Thailand; or

(ii) the aeronautical authority of the Kingdom of Thailand does not have or maintain effective regulatory control of the airline; or

nomiska samarbetsområdet, är etablerat i Sverige eller inte har ett giltigt drifttillstånd från en EES-stat i enlighet med gemenskapsrätten eller, i förekommande fall, enligt den nationella lag som antagits enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller

ii) den EES-stat som har utfärdat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget eller behörig luftfartsmyndighet inte tydligt anges i utseendet eller

iii) lufttrafikföretaget inte har sin huvudsakliga verksamhet inom den EES-stats territorium som har utfärdat drifttillståndet eller

iv) lufttrafikföretaget inte direkt eller med majoritet ägs eller kontrolleras av medlemsstater i EU eller EFTA och/eller av medborgare i sådana stater eller

v) lufttrafikföretaget redan har ett drifttillstånd enligt ett bilateralt avtal mellan Thailand och en annan EES-stat och Thailand kan påvisa att Thailand, vid utövandet av sina trafikrättigheter enligt detta avtal på en flyglinje som omfattar en plats i en annan EES-stat, skulle kringgå bestämmelser om begränsningar av trafikrättigheterna i det andra avtalet eller

vi) lufttrafikföretaget har ett drifttillstånd som har utfärdats av en EES-stat och det inte finns något bilateralt luftfartsavtal mellan Thailand och den EES-staten och trafikrättigheterna till den EES-staten har nekats till ett lufttrafikföretag som utsetts av Thailand.

b) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Konungariket Thailand,

i) lufttrafikföretaget inte är etablerat i Konungariket Thailand eller inte har tillstånd enligt tillämplig lag i Konungariket Thailand eller

ii) luftfartsmyndigheten i Konungariket Thailand inte utövar eller upprätthåller effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget eller

(iii) the airline is not owned, directly or through majority ownership, or is not effectively controlled by the Kingdom of Thailand and/or by nationals of the Kingdom of Thailand.

c) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph 2 of Article 17; or

f) in accordance with paragraph 6 of Article 17.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

3. In exercising its rights under paragraph 2, and without prejudice to its rights under paragraph 1 a) (v) and (vi) of this Article, Thailand shall not discriminate between airlines of EC Member States or the European Free Trade Association on the grounds of nationality.

Article 5

Utilization of Airports and Facilities

1. Neither Contracting Party shall impose on a designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

2. Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines designated or licensed by one of the Contracting Parties shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the rele-

iii) lufttrafikföretaget inte direkt eller med majoritet ägs eller kontrolleras av Konungariket Thailand och/eller av medborgare i Konungariket Thailand.

c) lufttrafikföretaget inte följer de lagar och andra författningar som normalt och rimligen tillämpas av den part som beviljar dessa rättigheter eller

d) lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva sin verksamhet i enlighet med bestämmelserna i detta avtal eller

e) den andra parten underlåter att vidta lämpliga åtgärder för att förbättra säkerheten i enlighet med artikel 17.2 eller

f) i enlighet med artikel 17.6.

2. Om inte ett omedelbart återkallande, upphävande eller uppställande av de villkor som anges i punkt 1 i denna artikel är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar och andra författningar, får denna rättighet utövas först efter samråd med den andra parten.

3. Thailand får vid utövandet av sina rättigheter enligt punkt 2, och utan att det inverkar på rättigheterna enligt punkt 1 a v) och vi) i denna artikel, inte diskriminera lufttrafikföretagen i EU:s eller EFTA:s medlemsstater på grundval av nationalitet.

Artikel 5

Användning av flygplatser och anordningar

1. Den ena parten får av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten inte ta ut högre användaravgifter än vad som tas ut av sina egna lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan parternas territorier.

2. Alla flygnavigeringsavgifter som tas ut på internationell trafik som bedrivs av lufttrafikföretag utsedda eller licensierade av en av parterna ska stå i skäligt förhållande till kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls lufttrafikföretaget i fråga och tas ut i enlighet med

vant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

3. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under their control.

4. Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging bodies and the airlines using the services and facilities provided by those charging bodies, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging bodies and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 6 Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of either Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

tillämpliga riktlinjer utfärdade av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

3. I den överenskomna lufttrafiken ska samma villkor gälla för båda parter utsedda lufttrafikföretag i fråga om användning av flygplatser och alla andra anordningar under deras kontroll.

4. Parterna ska uppmantra till samråd om användaravgifter mellan sina respektive organ som är behöriga att ta ut dessa avgifter och de lufttrafikföretag som utnyttjar dessa tjänster och anordningar, när så kan ske genom organisationer som företräder dessa lufttrafikföretag. Alla förslag till ändring av sådana avgifter ska meddelas användarna skälig tid i förväg, så att de får möjlighet att yttra sig innan ändringarna görs. Parterna ska även uppmantra till ett relevant informationsutbyte om avgifterna mellan sina behöriga avgiftsuppbärande organ och användarna.

Artikel 6 Tullavgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett lufttrafikföretag som utsetts av ena parten och dess sedvanliga ombordvarande utrustning och luftfartygsförråd, däribland livsmedel, dryckesvaror och tobak, ska vara befriade från alla tullavgifter, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter vid inresa i den andra partens territorium, förutsatt att de förvaras ombord på luftfartyget tills de återutförs.

2. Med undantag för de avgifter som motsvarar kostnader för utförda tjänster, ska befrielse från de pålagor och avgifter som avses i punkt 1 ovan även gälla följande:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för att användas vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell trafik som tillhör ett av den andra parten utsett lufttrafikföretag.

(b) spare parts, including engines, introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

5. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of its customs authorities. Such items may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7 **Application of Laws**

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory,

b) Reservdelar, inbegripet motorer, som införs i en parts område för underhåll eller reparation av ett luftfartyg i internationell trafik som tillhör ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten.

c) Drivmedel, smörjmedel och förråd av tekniska förbrukningsartiklar som införs i eller tillhandahålls inom den ena partens territorium för användning ombord på ett luftfartyg som används i internationell trafik av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten, även när dessa förråd avses användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

3. Det får ställas krav på att utrustning och förråd som avses i punkterna 1 och 2 ovan ska hållas under övervakning och kontroll av vederbörliga myndigheter.

4. Befrielse som avses i denna artikel ska också gälla då den ena partens utsedda lufttrafikföretag har kommit överens med andra lufttrafikföretag om lån av eller införsel i den andra partens territorium av sådana artiklar som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att dessa andra lufttrafikföretag åtnjuter motsvarande befrielse från denna parts sida.

5. Sedvanlig flygburen utrustning samt materiel och förråd ombord på den ena partens luftfartyg får lossas inom den andra partens territorium endast efter godkännande av tullmyndigheterna. De får i så fall ställas under dessa myndigheters övervakning tills de återutförs eller förfogas över på annat sätt i enlighet med tullbestämmelserna.

Artikel 7 **Tillämplig lagstiftning**

1. Den ena partens lagar och andra författningar som styr flygning av luftfartyg i internationell trafik till och från dess territorium, eller trafik och navigering med ett sådant luftfartyg inom dess eget territorium, ska gälla för

shall be applied to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew and cargo including mail such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air transportation in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.

Article 8 Direct Transit

Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit shall be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from customs duties and other similar taxes.

Article 9 Recognition of certificates

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft used in

luftfartyg från lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten.

2. Den ena partens lagar och andra författningar som rör inresa, vistelse och utresa från dess territorium för passagerare, besättning och gods, inklusive post, liksom de lagar som rör immigration, tullar, valuta samt hälsa och karantän ska gälla för passagerare, besättning, gods och post som befordras av luftfartyg från den andra parten när dessa befinner sig inom sagda territorium.

3. Ingen av parterna får bevilja företräde för ett eget lufttrafikföretag eller för något annat lufttrafikföretag framför den andra partens utsedda lufttrafikföretag som används i liknande internationella lufttransporter vid tillämpning av dess bestämmelser om migration, tull och karantän och liknande bestämmelser.

Artikel 8 Direkt transit

Passagerare, bagage, gods och post i direkt transit ska endast genomgå en förenklad kontroll. Bagage och gods i direkt transit ska vara befriade från tullavgifter och andra liknande pålagor.

Artikel 9 Erkännanden av certifikat

1. Luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och licenser som utfärdats eller förklarats giltiga av en part och som fortfarande gäller ska erkännas som giltiga av den andra parten för att bedriva överenskommen trafik under förutsättning att kraven enligt vilka sådana certifikat och licenser har utfärdats eller förklarats giltiga minst motsvarar de miniminormer som fastställs enligt konventionen.

2. Om en parts luftfartsmyndigheter utfärdar rättigheterna eller villkoren för de licenser eller certifikat som avses i punkt 1 ovan till en person eller ett utsett lufttrafikföretag eller med avseende på ett luftfartyg som används i över-

the operation of the agreed services, should permit a difference from the minimum standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the other Contracting Party may request consultations between the aeronautical authorities with a view to clarifying the practice in question.

3. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 10 Fair Competition

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

Article 11 Capacity Provisions

1. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

2. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirement with

enskommen lufttrafik och det däri medges en avvikelse från de miniminormer som fastställs enligt konventionen och vars avvikelse har getts in till Internationella civila luftfartsorganisationen kan den andra parten begära samråd mellan luftfartsmyndigheterna i syfte att förtydliga praxisen i fråga.

3. Vardera parten förbehåller sig emellertid rätten att, för flygtrafik över eller landning inom sitt eget territorium, vägra erkänna behörighetsbevis och licenser som den andra parten har tilldelat sina egna medborgare.

Artikel 10 Sund konkurrens

1. Parterna ska ge båda parter utsedda lufttrafikföretag rättvisa och lika möjligheter att konkurrera inom de internationella lufttransporter som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att undanröja all form av diskriminering och illojal konkurrens som inverkar negativt på den andra partens lufttrafikföretags konkurrensläge.

Artikel 11 Kapacitetsbestämmelser

1. Ingen av parterna får ensidigt begränsa trafikvolymen, turtätheten eller regelbundenheten i trafiken eller den eller de luftfartygstyper som används av lufttrafikföretag utsedda av den andra parten annat än i den mån det föranleds av skäl som avser tull, teknik, drift eller miljö enligt likvärdiga villkor som är förenliga med artikel 15 i konventionen.

2. Ingen av parterna får på den andra partens utsedda lufttrafikföretag ställa krav om förtursrätt, krav om minsta trafikandel med utgångspunkt i respektive part (uplift ratio), krav om

respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 12 Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

a) prevention of unreasonably discriminatory tariffs or practices;

b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and

c) protection of airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect government subsidy or support.

If a Contracting Party believes that a tariff warrants intervention under the specific criteria described above, then it shall notify the other Contracting Party pursuant to the provisions set forth in paragraph 3. After compliance with the notification provisions of paragraph 3, a Contracting Party may take unilateral action to prevent the inauguration of such tariff, but only with respect to traffic where the first point on the itinerary (as evidenced by the document authorizing transportation by air) is in its own territory.

2. Where domestic law so requires, each Contracting Party may require filing with its aeronautical authorities for approval of tariffs charged or proposed to be charged to or from its territory by designated airlines. Filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 60 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, a Contracting Party may permit a filing

betalning för att inte göra invändning (no-objection fee) eller något annat krav beträffande kapacitet, turtäthet eller trafik som skulle vara oförenligt med detta avtals ändamål.

Artikel 12 Tariffer

1. Parterna ska tillåta att tariffer för lufttransporter fastställs av varje utsett lufttrafikföretag på grundval av affärsmässiga överväganden på marknaden. Utan att begränsa tillämpningen av konkurrenslagar och konsumentskyddslagar i varje part ska parternas ingripanden begränsas till följande:

a) Att förhindra oskäligt diskriminerande tariffer eller metoder.

b) Att skydda konsumenterna från tariffer som är oskäligt höga eller restriktiva på grund av missbruk av dominerande ställning eller ett samordnat förfarande mellan lufttrafikföretag.

c) Att skydda lufttrafikföretag från tariffer som är onormalt låga på grund av direkta eller indirekta regeringssubventioner eller stöd.

Om en part anser att en tariff motiverar ingripande enligt de särskilda villkor som anges ovan ska den underrätta den andra parten i enlighet med bestämmelserna i punkt 3. När en part har följt bestämmelserna om underrättelse i punkt 3 kan parten ensidigt vidta åtgärder för att förhindra införandet av sådan tariff, men endast för lufttrafik där den första punkten på linjesträckningen (vilket framgår av det dokument som ger tillstånd till lufttransport) är inom det egna territoriet.

2. Vardera parten kan, då detta föreskrivs i inhemsk lag, kräva att en ansökan ges in till sina respektive luftfartsmyndigheter om godkännande av tariffer som tas ut eller föreslås tas ut till eller från territoriet av utsedda lufttrafikföretag. Ansökan från lufttrafikföretagen i båda parter får krävas in högst 60 dagar innan den dag då tariffen föreslås börja gälla. I särskilda fall kan en part tillåta att en ansökan ges

on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a tariff on short notice, the tariff shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Contracting Party.

3. If either Contracting Party believes that a tariff proposed by a designated airline of the other Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or by an airline of the other Contracting Party for international air transportation between the territory of the first Contracting Party and a third country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis, is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible, but in no event later than 45 days after the filing date. Either Contracting Party may then request consultations, which shall be held as soon as possible, and in no event later than 30 days after receipt of a notice of dissatisfaction. The Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If notification is not given as provided in this paragraph, the Contracting Party receiving the filing of the tariff shall approve it, or otherwise permit it to enter into effect, on the proposed date of effectiveness.

4. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. If a Contracting Party prevents a proposed tariff from becoming effective in accordance with paragraphs 1 and 3, the comparable tariff previously in effect shall remain in effect.

5. Notwithstanding paragraphs 1 and 3 of this Article, each Contracting Party shall allow:

a) any airline of either Contracting Party or of a third country to meet any tariff, including combinations of tariffs, charged in the market-

in med kortare varsel än vad som normalt krävs. Om en part tillåter att ett lufttrafikföretag ger in en ansökan om en tariff med kort varsel ska tariffen börja gälla på den föreslagna dagen för lufttrafik som utgår från den partens territorium.

3. Om den ena parten anser att en tariff föreslagen av den andra partens utsedda lufttrafikföretag för internationella lufttransporter mellan parternas territorier eller av den andra partens lufttrafikföretag för internationella lufttransporter mellan den förstnämnda partens territorium och tredje land, i båda fallen inbegripet transporter på grundval av biljettsamarbete, är oförenlig med vad som anges i punkt 1 i denna artikel ska den underrätta den andra parten om skälen för sitt missnöje så snart som möjligt, men absolut senast 45 dagar efter den dag då ansökan gavs in. Vardera parten kan då begära samråd som ska hållas så snart som möjligt och absolut senast 30 dagar efter mottagandet av missnöjesyttringen. Parterna ska samarbeta för att inhämta den information som erfordras för att frågan ska lösas på bästa sätt. Om underrättelse inte sker i enlighet med denna punkt ska den part som mottar ansökan om tariffen godkänna den alternativt tillåta att den börjar gälla den dag då tariffen föreslås börja gälla.

4. Om parterna når en uppgörelse om en tariff som har varit föremål för en missnöjesyttring ska de göra sitt bästa för att uppgörelsen sätts i verket. Om en part förhindrar att en föreslagen tariff börjar gälla i enlighet med punkterna 1 och 3 ska den tariff som tidigare gällde fortsätta att gälla.

5. Vardera parten ska utan hinder av punkterna 1 och 3 i denna artikel tillåta

a) att lufttrafikföretag i endera parten eller tredje land anpassar sig efter tariffer, inbegripet kombinationer av tariffer, som tas ut på mark-

place for international air transportation between the territories of the Contracting Parties; and

b) any airline of one Contracting Party to meet any tariff, including combinations of tariffs, charged in the marketplace for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and a third country.

6. The tariffs to be charged by the designated airlines of both Contracting Parties for carriage between Sweden and another EEA Member State shall be subject to the relevant applicable laws.

Article 13

Codesharing/Co-operative arrangements

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

a) an airline or airlines of either Contracting Party; and/or

b) an airline or airlines of a third Party. If such third Party does not acknowledge or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

2. The above provisions are, however, subject to the following conditions:

a) The operating airline must, for a route sector to/from the territory of one of the Contracting Parties, hold route rights for that sector.

b) The operating airline or the airline holding out services under its own code on a codesharing sector must hold traffic rights for that codesharing sector.

naden för internationella lufttransporter mellan parternas territorier och

b) att lufttrafikföretag i en part anpassar sig efter tariffer, inbegripet kombinationer av tariffer, som tas ut på marknaden för internationella lufttransporter mellan den andra partens och tredje lands territorier.

6. De tariffer som tas ut av båda parter utsedda lufttrafikföretag för transporter mellan Sverige och en annan EES-stat ska lyda under tillämpliga lagar.

Artikel 13

Gemensam linjebeteckning/gemensamma arrangemang

1. Den ena partens utsedda lufttrafikföretag får då den bedriver eller saluför trafik på de överenskomna linjerna ingå avtal om gemensam marknadsföring, såsom reserverade platser eller gemensam linjebeteckning, med

a) ett eller flera lufttrafikföretag från endera parten och

b) en tredje parts lufttrafikföretag. Om en sådan tredje part inte erkänner eller tillåter motsvarande ordning mellan den andra partens lufttrafikföretag och andra lufttrafikföretag i trafik till, från eller via ett sådant tredje land, har parterna rätt att vägra att godkänna sådana arrangemang.

2. Följande villkor gäller för ovanstående bestämmelser:

a) Det trafikerande lufttrafikföretaget måste, för en linjesträckning till/från en av parternas territorium, inneha trafikrättigheter för den sträckningen.

b) Det trafikerande lufttrafikföretaget eller det lufttrafikföretag som tillhandahåller tjänster enligt sin egen beteckning på en sträckning med gemensam linjebeteckning måste inneha trafikrättigheter för sträckningen med gemensam linjebeteckning.

c) All airlines must meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.

Article 14
Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to the country of its choice on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 15
Airline Representation

1. The designated airline(s) of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff required for the operation of the agreed services.

2. For the commercial activities the principle of reciprocity shall apply. The competent authorities of each Contracting Party will take all necessary steps to ensure that the representations of the airline(s) designated by the other Contracting Party may exercise its activities in an orderly manner.

3. In particular, each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the cur-

c) Alla lufttrafikföretag måste uppfylla de krav som ställs för sådana arrangemang i fråga om information till kunder och ansökningsförfaranden.

Artikel 14
Överföring av vinstmedel

De utsedda lufttrafikföretagen ska ha rätt att på begäran konvertera och till valfritt land föra över lokala intäkter utöver lokala utgifter. Konvertering och överföring ska tillåtas utan inskränkning till gällande växelkurs för löpande transfereringar vid den tidpunkt då intäkterna presenteras för konvertering och överföring och ska inte belastas med andra avgifter än sådana som normalt tillämpas av bankerna vid sådan konvertering och överföring.

Artikel 15
Lufttrafikföretagens representation

1. En parts utsedda lufttrafikföretag får i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, vistelse och anställning på den andra partens territorium införa och bibehålla chefer, säljare, teknisk personal, driftspersonal och andra specialister som behövs för att tillhandahålla överenskommen lufttrafik.

2. Principen om ömsesidighet ska gälla för kommersiell verksamhet. Vardera partens behöriga myndigheter ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att representanterna för den andra partens utsedda lufttrafikföretag kan bedriva sin verksamhet affärsmässigt.

3. Vardera parten ger den andra partens utsedda lufttrafikföretag rätt att saluföra lufttransporttjänster inom sina respektive territorier direkt och, efter lufttrafikföretagets gottfinnande, genom agenter. Varje lufttrafikföretag ska ha rätt att saluföra transporttjänsterna och alla personer ska vara fria att köpa transporttjänsterna i landets valuta eller, i enlighet med nationella

rency of that territory or, subject to the national laws and regulations, in freely convertible currencies of other countries.

Article 16
Approval of Flight Schedules

1. Airlines designated by a Contracting Party shall submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

3. For supplementary flights which the designated airline of one Contracting Party wishes to operate on the agreed services outside the approved timetable, that airline must request prior permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests shall usually be submitted at least seven (7) working days prior to the operation of such flights.

Article 17
Aviation Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with

lagar och andra författningar, i andra länders fritt konvertibla valuta.

Artikel 16
Godkännande av trafikprogram

1. Den ena partens utsedda lufttrafikföretag ska tillstålla den andra partens luftfartsmyndigheter sina trafikprogram för godkännande minst trettio (30) dagar innan trafiken avses inledas. Trafikprogrammen ska särskilt innehålla uppgifter om tidtabeller, turtäthet och vilken typ av luftfartyg som avses användas.

2. Senare ändringar i ett godkänt trafikprogram ska också tillställas den andra partens luftfartsmyndigheter för godkännande.

3. För flygningar som den ena partens utsedda lufttrafikföretag önskar genomföra på de avtalade flyglinjerna utöver den godkända tidtabellen måste lufttrafikföretaget begära förhandstillstånd av den andra partens luftfartsmyndigheter. En sådan begäran ska i regel ges in minst sju (7) arbetsdagar innan flygningen genomförs.

Artikel 17
Flygsäkerhet

1. Parterna får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer för besättningen, luftfartyget och dess drift som antagits av den andra parten. Samrådet ska äga rum inom trettio (30) dagar från en sådan begäran.

2. Om en part efter samrådet finner att den andra parten inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom ett område, som är åtminstone likvärdiga med de miniminormer som enligt konventionen gäller vid tillfället, ska den underrätta den andra parten om sina konstateranden och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att miniminormerna ska uppfyllas, och den andra parten ska

those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

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

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

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

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3

vidta nödvändiga åtgärder. Om den andra parten inte vidtar de nödvändiga åtgärderna inom femton (15) dagar eller en längre tid som parterna kan komma överens om ska detta vara en anledning till att artikel 4 i detta avtal får tillämpas.

3. Oaktat skyldigheterna enligt artikel 33 i konventionen kan ett luftfartyg som används av den ena partens lufttrafikföretag i trafik till eller från en annan parts territorium, då det befinner sig inom den andra partens territorium, underkastas en besiktning av den andra partens behöriga företrädare ombord på och i anslutning till luftfartyget för att kontrollera giltigheten av såväl luftfartygsdokumenten som dess besättnings handlingar samt luftfartygets och dess utrustnings synbarliga tillstånd (i denna artikel kallad rampinspektion), under förutsättning att detta inte förorsakar oskälig fördröjning.

4. Om en sådan rampinspektion eller en serie sådana rampinspektioner ger anledning till

a) allvarlig misstanke om att ett luftfartyg eller dess drift inte uppfyller de miniminormer som gäller vid tillfället enligt konventionen eller

b) allvarlig misstanke om att det föreligger brist på effektivt upprätthållande och effektiv tillämpning av de säkerhetsnormer som gäller vid tillfället enligt konventionen, får den part som utför inspektionen för de ändamål som avses i artikel 33 i konventionen dra slutsatsen att de krav enligt vilka certifikat eller licenser för luftfartyget eller dess besättning har utfärdats eller giltigförklarats, eller att de krav enligt vilka luftfartyget drivs, inte är likvärdiga med eller striktare än de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen.

5. Om företrädare för ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten i enlighet med punkt 3 ovan vägrar ge tillräde för en rampinspektion av ett luftfartyg som drivs av detta lufttrafikfö-

above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

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

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

8. Where Sweden has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another EEA Member State, the rights of the other Contracting Party under Articles 3 and 4 shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EEA Member State, and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

Article 18 **Aviation Security**

1. Consistent with its rights and obligations under international law, each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of its rights and obligations under international law, each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the *Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*, signed at Tokyo on 14 September 1963, the *Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*, signed at the Hague on 16 December 1970, the *Conven-*

retag, ska den andra parten ha rätt att tolka det som om det finns fog för allvarliga misstankar av den typ som avses i punkt 4 i denna artikel och dra de slutsatser som nämns i den punkten.

6. Vardera parten förbehåller sig rätten att omedelbart upphäva eller ändra trafiktillstånd för den andra partens lufttrafikföretag om den vid rampinspektion, genom samråd eller på annat sätt, finner att omedelbara åtgärder måste vidtas för säker drift av flyglinjen.

7. Parternas åtgärder enligt punkterna 2 eller 6 i denna artikel ska avbrytas när det inte längre finns någon anledning till åtgärden.

8. Om Sverige har utsett ett lufttrafikföretag vars tillsyn utförs och upprätthålls av en annan EES-stat ska den andra partens rättigheter enligt artiklarna 3 och 4 gälla även för den andra EES-staten i fråga om antagande, utövande och upprätthållande av säkerhetsnormer och vad gäller drifttillstånd för det lufttrafikföretaget.

Artikel 18 **Luftfartsskydd**

1. I överensstämmelse med parternas rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt bekräftar parterna att skyldigheten gentemot varandra att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet. Utan att begränsa allmängiltigheten i parternas rättigheter och skyldigheter enligt internationell rätt ska de särskilt handla i överensstämmelse med bestämmelserna om luftfartens säkerhet i *konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg*, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, *konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg*, undertecknad i Haag den 16 december 1970, *konventionen*

tion for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and *Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971*, signed at Montreal on 24 February 1988, the *Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection*, signed at Montreal on 1 March 1991, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding or

för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971 och *protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, som är ett tillägg till konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet undertecknad i Montreal den 23 september 1971*, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, *konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte*, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, samt andra multilaterala fördrag som gäller den civila luftfartens säkerhet och är bindande för båda parter.

2. Parterna ska på begäran erhålla all nödvändig hjälp av varandra för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för luftfartyg, passagerare och besättning samt flygplatser och anordningar för flygnavigering och alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. Parterna ska i sina inbördes relationer handla i enlighet med tillämpliga bestämmelser om luftfartsskydd, som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och utgör bilagor till konventionen. Parterna ska kräva att de som bedriver trafik med luftfartyg och är upptagna i deras register, de som bedriver lufttrafik och har sitt huvudkontor eller varaktiga hemvist inom deras territorium samt de som driver flygplatser där, handlar i enlighet med dessa bestämmelser om luftfartens säkerhet.

4. Parterna är överens om att de som bedriver lufttrafik ska åläggas att, vid inresa till, utresa från eller vistelse inom den andra partens territorium, följa bestämmelserna om luftfartsskydd i enlighet med gällande lagstiftning i det landet. Parterna ska säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, gods, post och luftfartygsförråd före och under ombordstigning och lastning. Par-

loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. If an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airport or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 19 Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or amendment to this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 20 Amendments

1. Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Amendments to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

terna ska även välvilligt behandla varje framställning från varandra om skäligen särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. Om det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olaga besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anordningar för flygnavigering, ska parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

Artikel 19 Samråd

Vardera parten får när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen eller efterlevnaden av detta avtal eller om ändring av det. Samrådet, som får hållas mellan luftfartsmyndigheterna, ska inledas inom trettio (30) dagar från den dag då en part mottar en skriftlig begäran om det, om parterna inte kommer överens om annat.

Artikel 20 Ändringar

1. Ändringar i detta avtal som överenskommit mellan parterna träder i kraft när de har godkänts i enlighet med båda parternas nationella lagstiftning och bekräftats genom diplomatisk notväxling.

2. Ändringar i avtalets bilaga får göras genom en direkt överenskommelse mellan parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

Article 21
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to an arbitration of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a period of sixty (60) days from the date of nomination of the two other arbitrators. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The cost of the president and any other

Artikel 21
Tvistlösning

1. Om en tvist om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal skulle uppstå mellan parterna ska de i första hand söka lösa den genom förhandlingar.

2. Om parterna inte lyckas lösa tvisten genom förhandlingar kan tvisten på endera partens begäran hänskjutas för avgörande till en skiljedomstol bestående av tre skiljedomare, varav parterna utser varsin som sedan tillsammans utser den tredje. Vardera parten ska utse en skiljedomare inom sextio (60) dagar från den dag då ena parten från den andra parten på diplomatisk väg har mottagit en begäran om att lösa tvisten genom skiljeförfarande, och den tredje skiljedomaren ska utses inom en period av sextio (60) dagar efter det att de övriga två har utsetts. Om endera parten underlåter att utse en skiljedomare inom utsatt tid, eller om den tredje skiljedomaren inte utses inom utsatt tid, får ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd på endera partens begäran anmodas att utse en eller flera skiljedomare, allt efter omständigheterna. Under alla omständigheter ska den tredje skiljedomaren vara medborgare i tredje land och vara ordförande i skiljedomstolen och bestämma var skiljeförfarandet ska äga rum. Om ordföranden anser sig vara medborgare i en stat som inte kan betraktas som neutral i tvisten ska den till tjänsteåren äldste vice ordföranden, om vederbörande inte är jävig av samma anledning, göra utseendet. Skiljedomarna ska fatta beslut med en majoritet av rösterna.

3. Vardera parten ska bära kostnaderna för den skiljedomare den har utsett liksom för sin företrädare i skiljeförfarandet. Kostnaderna för ordföranden och övriga kostnader ska bäras till lika delar av parterna.

costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

Article 22 Multilateral Agreements

If both Contracting Parties become parties to a multilateral agreement that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult to determine whether this Agreement should be revised to take into account the multilateral agreement.

Article 23 Registration

This Agreement, its Annex and any subsequent amendments thereto shall be registered by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization.

Article 24 Termination

Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO. This Agreement shall terminate at the end of a timetable period during which twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party has elapsed, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Con-

4. Parterna förbinder sig att rätta sig efter ett sådant beslut som fattas enligt punkt 2 i denna artikel.

5. För det fall och så länge som någon av parterna underlåter att rätta sig efter ett beslut enligt punkt 2 i denna artikel får den andra parten begränsa, neka eller återkalla rättigheter som har beviljats med stöd av detta avtal till den part eller det utsedda lufttrafikföretag som har handlat försumligt.

Artikel 22 Multilaterala avtal

Om båda parter blir parter i ett multilateralt avtal som avser de frågor som omfattas av detta avtal ska de samråda för att avgöra om detta avtal ska revideras med hänsyn till det multilaterala avtalet.

Artikel 23 Registrering

Detta avtal, dess bilaga och alla senare ändringar i dessa ska registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 24 Uppsägning

Endera parten får när som helst säga upp avtalet genom att via diplomatiska kanaler skriftligen underrätta den andra parten om sin avsikt att säga upp avtalet. Denna underrättelse ska samtidigt tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet ska upphöra att gälla vid utgången av en tidsperiod av tolv månader från den dag då den andra parten tog emot uppsägningen, om den inte genom överenskommelse återkallats före utgången av denna period. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av uppsägningen ska den an-

tracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after receipt of the notice by ICAO.

**Article 25
Entry into Force**

1. This Agreement shall enter into force on the date of its signature.

2. Upon its entry into force, this Agreement shall supersede the Air Services Agreement between the Government of Sweden and the Government of Thailand of 23 November 1949 and all subsequent amendments.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Bangkok on 15 October 2010 in duplicate in the English language.

For the Government
of the Kingdom of
Sweden

For the Government
of the Kingdom of
Thailand

Lennart Linnér

Kasit Piromya

ses ha tagits emot fjorton (14) dagar efter det att den togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

**Artikel 25
Ikraftträdande**

1. Detta avtal träder i kraft dagen för undertecknandet.

2. När detta avtal träder i kraft ska det ersätta det tidigare luftfartsavtalet mellan Sveriges regering och Thailands regering av den 23 november 1949 och alla ändringar i det.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill vederbörligen bemyndigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal.

Som skedde i Bangkok den 15 oktober 2010 i två exemplar på engelska språket.

För Konungariket
Sveriges regering

För Konungariket
Thailands regering

Lennart Linnér

Kasit Piromya

ANNEX

Route Schedules

1. Route(s) to be operated by the designated airline(s) of Sweden, in both directions:

Points in Sweden – any intermediate points –
Points in Thailand – any beyond points.

2. Route(s) to be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of Thailand, in both directions:

Points in Thailand – any intermediate points –
Points in Sweden – any beyond points.

Note: Points on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights, provided that the agreed services on the route begin at a point in the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s).

BILAGA

Flyglinjer

1. Flyglinje(r) som får trafikeras av lufttrafikföretag som utsetts av Konungariket Sverige, i båda riktningarna:

Punkter i Sverige – mellanliggande punkter –
punkter i Thailand – bortomliggande punkter.

2. Flyglinje(r) som får trafikeras av lufttrafikföretag som utsetts av Konungariket Thailand, i båda riktningarna:

Punkter i Thailand – mellanliggande punkter –
punkter i Sverige – bortomliggande punkter.

Obs! Punkter på någon av de angivna flyglinjerna kan, enligt de utsedda lufttrafikföretagens eget val, uteslutas för någon eller samtliga flygningar, förutsatt att överenskommen trafik på flyglinjen startar från en punkt i den parts territorium som har utsett lufttrafikföretaget/ lufttrafikföretagen.

