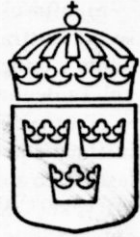


Sveriges överenskommelser med främmande makter



SÖ 1976: 39—40

Nr 39

Luftfartsöverenskommelse med Iran. Teheran den 10 juni 1975

Genom noteväxling den 2 och 24 juni 1976 konstaterades att de konstitutionella kraven för överenskommelsens ikraftträdande uppfyllts av de avtalsslutande parterna.

Överenskommelsen trädde i kraft den 24 juni 1976.

Luftfartsöverenskommelse mellan konungariket Sveriges regering och Irans kejserliga regering

Konungariket Sveriges regering och Irans kejserliga regering, vilka önskar ingå en överenskommelse om att upprätta och bedriva kommersiell lufttrafik mellan och bortom sina respektive territorier, har överenskommit följande:

Artikel 1

Definitioner

I denna överenskommelse skall, såvida ej annat framgår av sammanhanget,

a) uttrycket "luftfartsmyndigheter" för Sveriges vidkommande avse Luftfartsverket och varje person eller organ som bemyndigas utöva den verksamhet, som nu utövas av nämnda verk eller liknande verksamhet, och för Irans vidkommande avse Department General of Civil Aviation och varje person eller organ som bemyndigats utöva den verksamhet som för närvarande utövas av nämnda Department General eller liknande verksamhet;

Air Transport Agreement between The Government of the Kingdom of Sweden and The Imperial Government of Iran

The Government of the Kingdom of Sweden and the Imperial Government of Iran

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating commercial air services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Iran, the Department General of Civil Aviation, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Department General or similar functions, and, in the case of Sweden, the Board of Civil Aviation, and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Board or similar functions.

b) uttrycket "utsett lufttrafikföretag" avse ett lufttrafikföretag som utsetts och godkänts i enlighet med bestämmelserna i artikel 3 i denna överenskommelse;

c) uttrycket "kapacitet" beträffande ett luftfartyg avse luftfartygets disponibla nyttolast på en linje eller del av en linje och skall uttrycket "kapacitet" i samband med "en avtalad linje" avse kapaciteten hos det luftfartyg som nyttjas i sådan trafik multiplicerad med den frekvens varmed sådant luftfartyg begagnas under en viss period på en linje eller del av en linje;

d) uttrycket "territorium" i samband med en stat avse de landområden och därtill gränsande territorialvatten som stå under denna stats suveränitet;

e) uttrycken "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "lufttrafikföretag" och "landning för andra än trafikändamål" skall ha den betydelse som angivits i artikel 96 i konventionen angående internationell civil luftfart den 7 december 1944.

b) the term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with the provisions of Article 3 of the present Agreement.

c) the term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

d) the term "territory" in relation to a state means, the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of that state.

e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention on International Civil Aviation, December 7, 1944.

Artikel 2

Transit- och trafikrättigheter

1) Vardera avtalslutande parten beviljar den andra avtalslutande parten de rättigheter som anges i denna överenskommelse för utövandet av regelbunden internationell lufttrafik av den andra avtalslutande partens utsedda lufttrafikföretag, nämligen

a) att överflyga den andra avtalslutande partens territorium utan att landa,

b) att utföra landning inom nämnda territorium för andra än trafikändamål, och

c) att utföra landning inom nämnda territorium för att lämna av och taga ombord passagerare, gods och post i internationell trafik på de punkter som angivits för ifrågasvarande flyglinje i den till denna överenskommelse fogade linjeförteckningen.

2) Bestämmelserna i denna överenskommelse skall inte anses ge den ena avtalslutande partens lufttrafikföretag rättighet att inom den andra avtalslutande partens territorium taga ombord passagerare, gods eller post för befordran mot ersättning eller avgift till annan punkt inom denna andra avtalslutande parts territorium.

3) Trafik till områden där krigshandling-

Article 2

Transit and Traffic Rights

1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party as follows:

a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party,

b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes, and

c) to make stops in the said territory at points specified for that route in the Route Schedule annexed to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

2) Nothing in the provisions of the present Agreement shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

3) In areas of hostilities or of military oc-

ar förekommer eller i militärt ockuperade områden, eller områden som berörs därav, skall godkännas av vederbörande militära myndigheter.

Artikel 3

Utseende av lufttrafikföretag; erforderliga trafiktillstånd

1) Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att skriftligen hos den andra avtalsslutande parten anmäla ett lufttrafikföretag som utsetts att bedriva den avtalade trafiken på de angivna linjerna.

2) När sådant meddelande erhållits, skall, med förbehåll för bestämmelserna i punkterna 3) och 4) i denna artikel och artikel 8 i denna överenskommelse, den andra avtalsslutande parten utan dröjsmål bevilja det utsedda lufttrafikföretaget vederbörligt tillstånd.

3) En avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter kan ålägga det av den andra avtalsslutande parten utsedda lufttrafikföretaget att styrka att det är i stånd att uppfylla de villkor som föreskrives i de lagar och bestämmelser som normalt tillämpas av dessa myndigheter på internationell lufttrafik i enlighet med bestämmelserna i Chicagokonventionen den 7 december 1944 angående internationell civil luftfart.

4) Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att vägra bevilja trafiktillstånd som nämnes i punkt 2) i denna artikel eller att för det utsedda lufttrafikföretaget uppställa sådana villkor som kan anses påkallade för utövande av de i artikel 2 i detta avtal angivna rättigheterna närhelst den nämnda avtalsslutande parten inte finner det styrkt att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över detta lufttrafikföretag innehas av den avtalsslutande part som utsett lufttrafikföretaget eller av dess medborgare.

Artikel 4

Återkallande av trafiktillstånd

1) Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att återkalla ett trafiktillstånd eller att tills vidare återkalla de i artikel 2 i denna överenskommelse angivna rättigheterna för

cupation, or areas affected thereby, the operation of such services shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 3

Designation and Necessary Authorizations

1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2) On receipt of such designation, the other Contracting Party, shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of the present Article and the provisions of Article 8 of the present Agreement, without delay grant to the airline designated, the appropriate authorization.

3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention on International Civil Aviation, December 7, 1944.

4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals.

Article 4

Suspension and Revocation

1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by the

det av den andra avtalsslutande parten utsedda lufttrafikföretaget eller att uppställa sådana villkor som kan anses nödvändiga för utövandet av rättigheterna:

a) i de fall det inte är tillfredsställande styrkt att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över lufttrafikföretaget innehas av den avtalsslutande part som utsett lufttrafikföretaget eller av sådan avtalsslutande parts medborgare, eller

b) i de fall lufttrafikföretaget underlåter att iakttaga de lagar och/eller bestämmelser som utfärdats av den avtalsslutande part som beviljat dessa rättigheter, eller

c) i fall lufttrafikföretaget eljest underlåter att handla i enlighet med bestämmelserna i denna överenskommelse.

2) Om inte omedelbart återkallande, återkallande tills vidare eller föreskrivande av villkor som nämnes i punkt 1) i denna artikel är av avgörande betydelse för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar och/eller bestämmelser, skall dylik rättighet utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande parten.

Artikel 5

Tillämpning av lagar och bestämmelser

1) Den ena avtalsslutande partens lagar och bestämmelser om inresa i eller utresa ur dess territorium av luftfartyg i internationell lufttrafik eller om drift och framförande av sådant luftfartyg över eller inom dess territorium skall tillämpas på luftfartyg tillhörande den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag.

2) Avtalsslutande parts lagar och bestämmelser om tillträde till eller utresa ur dess territorium av passagerare, besättning, gods och post ombord på luftfartyg, såsom bestämmelser om tillträde, klarering, immigration, pass, tull och karantän skall ikattas av eller för sådana passagerare, besättningar, frakt och post vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom denna avtalsslutande parts territorium.

3) Vardera avtalsslutande parten skall på begäran förse den andra avtalsslutande parten med kopior av tillämpliga lagar och bestämmelser till vilka hänvisas i denna artikel.

airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

a) in any case, where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights, or

c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

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 and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5

Applicability of Laws and Regulations

1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to operation and navigation of such aircraft above or within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail upon entrance into or departure from or while within the territory of that Contracting Party.

3) Each Contracting Party shall upon request supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

Artikel 6

Befrielse från tullavgifter och andra pålagor

1) Luftfartyg i internationell trafik tillhörande det av endera avtalsslutande parten utsedda lufttrafikföretaget liksom bränsleförråd, smörjolja, övrig teknisk förbrukningsmateriel, reservdelar, normal utrustning och förråd, som förvaras ombord på det luftfartyg tillhörande endera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag som beviljats tillstånd att bedriva trafik på de flyglinjer som angivits i denna överenskommelse, skall vid inresa i eller utresa ur den andra avtalsslutande partens territorium vara befriade, på reciprocitetsbasis, från tull- och inspektionsavgifter samt andra nationella skatter och pålagor, även om sådana förråd används eller förbrukas ombord på sådant luftfartyg under flygningar över detta territorium.

2) Bränsle, smörjolja, övrig teknisk förbrukningsmateriel, reservdelar, normal utrustning och förråd som införts till endera avtalsslutande partens territorium av den andra avtalsslutande parten eller dess medborgare och som är avsedda att brukas endast av sådan avtalsslutande parts luftfartyg, skall, på reciprocitetsbasis, vara befriade från tull- och inspektionsavgifter och andra nationella skatter och pålagor.

3) Bränsle, smörjolja, övrig teknisk förbrukningsmateriel, reservdelar, normal utrustning och förråd, som togs ombord på endera avtalsslutande partens lufttrafikföretags luftfartyg inom den andra avtalsslutande partens territorium och brukas i internationell trafik, skall, på reciprocitetsbasis, vara befriade från tull, accis, skatter, inspektionsavgifter och övriga nationella tullar och avgifter.

4) Normal flygburen utrustning såväl som materiel och förråd som förvaras ombord på luftfartyg tillhörande endera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag får lastas av inom den andra avtalsslutande partens territorium endast efter medgivande av detta territoriums tullmyndighet. I så fall må de placeras under tillsyn av nämnda myndighet till dess de återutförs eller på annat sätt förfogas över i enlighet med tullbestämmelserna.

Article 6

Exemption from Customs and Other Duties

1) Aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating international services, and supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores retained on board aircraft of the airline of one Contracting Party authorized to operate the routes and services provided for in this Agreement shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other national duties or charges, even though such supplies be used or consumed by such aircraft of flights above that territory.

2) Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores imported into the territory of one Contracting Party by the other Contracting Party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of such Contracting Party shall be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other national duties or charges.

3) Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores taken on board aircraft of the airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international services shall be exempt on a basis of reciprocity from customs duties, excise taxes, taxes, inspection fees and other national duties or charges.

4) The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such cases, they 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.

*Artikel 7**Flygplats- och markorganisationsavgifter*

Vardera avtalsslutande parten får belägga eller låta belägga nyttjandet av flygplatser och annan markorganisation under dess kontroll med lämpliga och skäligen avgifter. Båda avtalsslutande parter är emellertid ense om att sådana avgifter inte skall vara högre än dem som skulle betalas för nyttjandet av sådana flygplatser och sådan markorganisation av dess nationella luftfartyg i liknande internationell lufttrafik.

*Artikel 8**Kapacitetsbestämmelser*

1) Båda avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag skall åtnjuta rättvis och lika behandling så att de erbjudes samma möjligheter i bedrivandet av den avtalade trafiken på de angivna linjerna.

2) Vid bedrivandet av den avtalade trafiken skall vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag beakta den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretags intressen så att den trafik som den senare bedriver helt eller delvis på samma linjer inte otillbörligt påverkas.

3) Den avtalade trafik som den avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag bedriver skall ha till huvudsakligt ändamål att med rimlig lastfaktor tillhandahålla tillräcklig kapacitet för befordran av det aktuella och skäligen förutsedda behovet av trafik med passagerare, gods och post mellan den avtalsslutande parts territorium som utsett lufttrafikföretaget och den andra avtalsslutande partens territorium.

4) På de villkor som följer av de i punkterna 1), 2) och 3) i denna artikel meddelade principerna får en avtalsslutande parts utsedda lufttrafikföretag även tillhandahålla kapacitet för att tillgodose trafikbehovet mellan

a) de tredje länders territorier som upptagits i linjebilagan till detta avtal och den andra avtalsslutande partens territorium,

b) avtalsslutande parts territorium och punkter i linjebilagan som ej ligger inom den andra avtalsslutande partens territorium,

*Article 7**Facilities and Airport Charges*

Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control. Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international service.

*Article 8**Capacity Regulations*

1) The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2) In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Party shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

4) Subject to the principles laid down in paragraphs 1), 2) and 3) of this Article, the designated airline of one Contracting Party may also provide capacity to meet the traffic requirements between:

a) the territories of the third countries listed in the Route Schedule annexed to the present Agreement and the territory of the other Contracting Party,

b) the territory of one Contracting Party and points on the Route Schedule not in the territory of the other Contracting Party,

c) punkter i linjebilagan inom tredje länders territorier.

5) De kommersiella aspekterna som hänför sig till bedrivandet av den avtalade trafiken av de båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, skall vara föremål för direkta konsultationer mellan de utsedda lufttrafikföretagen i syfte att uppnå inbördes överenskommelse, varvid de principer som uppställts i föregående punkter i denna artikel skall beaktas. Rapport från sådan konsultation skall av de utsedda lufttrafikföretagen underställas respektive luftfartsmyndigheter för prövning och eventuella åtgärder.

6) I händelse av oenighet mellan de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag skall de frågor som berörs i punkt 5) ovan avgöras genom överenskommelse mellan de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter.

Artikel 9

Erkännande av certifikat och licenser

Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och tillståndsbevis som utfärdats eller giltigförklarats av den ena avtalsslutande parten, och som fortfarande är i kraft, skall erkännas som giltiga av den andra avtalsslutande parten vid bedrivandet av lufttrafik på de linjer som avtalats i denna överenskommelse, förutsatt att de villkor enligt vilka sådana certifikat och licenser utfärdats eller giltigförklarats är desamma eller strängare än de som fastställts för uppfyllande av gällande eller framtida minimifordringar i enlighet med Chicagokonventionen om internationell civil luftfart den 7 december 1944. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig emellertid rätten att beträffande flygning över dess eget territorium vägra erkänna luftfartscertifikat och tillståndsbevis som beviljats dess egna medborgare av annan stat.

Artikel 10

Befordringstaxor

1) I nedanstående punkter betyder uttrycket "taxa" de priser som skall betalas för befordran av passagerare, bagage och frakt och de villkor enligt vilka dessa priser gäller, inbegripet priser och villkor för agent- och andra tjänster men med undantag för

c) points on the Route Schedule in the territories of third countries.

5) The commercial aspects relating to the operation of agreed services by the designated airlines of the two Contracting Parties shall be subject to direct consultations between the designated airlines, with a view to reaching an agreement between themselves, who in doing so shall take into account the principles laid down in the preceding paragraphs of this Article. The report of such consultation shall be submitted by the designated airlines to their respective aeronautical authorities for their consideration and necessary action.

6) In case of disagreement between the designated airlines of the Contracting Parties the issues referred to in paragraph 5) above shall be resolved by agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Recognition of Certificates and Licenses

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Chicago Convention on International Civil Aviation, December 7, 1944. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another state.

Article 10

Air Transport Tariffs

1) In the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but ex-

ersättning och villkor för befordran av post.

2) De taxor som uttages av den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag för befordran till och från den andra avtalsslutande partens territorium skall fastställas vid skälig nivå, varvid vederbörlig hänsyn tas till alla medverkande faktorer vari innefattas driftsekonomi, skälig vinst, särskilda trafikförhållanden, och de taxor som tillämpas av andra lufttrafikföretag med reguljär trafik på samma linje i sin helhet eller del därav.

3) De i punkt 1) i denna artikel nämnda taxorna skall fastställas enligt följande regler:

a) Om båda avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag är medlemmar av en internationell sammanslutning av lufttrafikföretag vilken har taxebestämmande funktioner och en taxeresolution redan finns angående den avtalade trafiken, skall överenskommelse om taxorna träffas av de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag i enlighet med sådan taxeresolution.

b) Om ingen taxeresolution finns angående den avtalade trafiken eller om inget eller endast ett lufttrafikföretag som utsetts av de avtalsslutande parterna är medlem av samma sammanslutning av lufttrafikföretag som nämnes i punkt a) ovan, skall de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag träffa inbördes överenskommelse om de taxor som skall uttagas för den avtalade trafiken.

c) De taxor som överenskommit enligt punkterna a) och b) i denna artikel mellan de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag skall föreläggas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter för godkännande minst nittio dagar innan föreslaget datum för deras ikraftträdande. Denna tidsfrist kan förkortas efter nämnda myndigheters medgivande.

d) Om de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag ej kan enas om de taxor som skall uttagas eller om en avtalsslutande part inte utsett lufttrafikföretag för bedrivande av avtalad trafik, eller om en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter inom loppet av de första trettio dagarna av den period på nittio dagar som omnämnes i punkt c) i denna artikel meddelar den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter

cluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2) The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to and from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the economics of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same route.

3) The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be established according to the following rules:

a) When the designated airlines of both Contracting Parties are members to an international airline association with a ratefixing machinery and a tariff resolution already exists in respect of the agreed services, the tariffs shall be agreed upon by the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with such tariff resolution.

b) When there is no tariff resolution in respect of the agreed services or where either or both of the designated airlines of the Contracting Parties are not members to the same airline association referred to in paragraph a) above, the designated airlines of the Contracting Parties shall agree between themselves on the tariffs to be charged in respect of the agreed services.

c) The tariffs agreed upon between the designated airlines of the Contracting Parties according to paragraphs a) and b) of this Article shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least ninety days before the proposed date of their introduction. This time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

d) In case the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on the tariffs to be charged, or where a Contracting Party has not designated its airline for the operation of the agreed services, or where during the first thirty days of the ninety days period referred to in paragraph c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dis-

sitt underkännande av någon taxa som överenskommit av de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag enligt punkterna a) och b) i denna artikel, skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter försöka nå en överenskommelse om de taxor som lämpligen skall uttagas; ingen taxa skall emellertid träda i kraft om endera avtalsslutande partens luftfartsmyndighet ej godkänner den.

4) De taxor som fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel skall förbli i kraft till dess nya taxor fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.

Artikel 11

Tillhandahållande av statistik och godkännande av tidtabeller

1) Vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndighet skall, på begäran, förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndighet med sådana uppgifter och sådan statistik, som normalt utarbetas och föreläggs den nationella luftfartsmyndigheten av det utsedda lufttrafikföretaget, rörande den trafik som den första avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag bedriver på de avtalade linjerna till och från den andra avtalsslutande partens territorium. Ytterligare statistiska uppgifter om trafiken som den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndighet måtte önska från den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndighet skall på begäran bli föremål för diskussion och överenskommelse mellan de båda avtalsslutande parterna.

2) Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall för godkännande förelägga den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndighet tidtabeller senast trettio dagar innan påbörjandet av trafik på de angivna flyglinjerna. Detta förfarande skall även tillämpas vid senare ändringar däri. denna tidsfrist kan i särskilda fall förkortas efter medgivande av nämnda myndigheter.

Artikel 12

Konsultationer och ändringar

1) I en anda av nära samarbete skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndighe-

satisfaction with any tariff agreed between the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with paragraphs a) and b) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to reach an agreement on the appropriate tariffs to be charged; however, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

4) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 11

Supply of Statistics and Approval of Time-tables

1) The aeronautical authorities of either Contracting Parties shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline to their national aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of the Contracting Party may desire from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

2) The designated airline of each Contracting Party shall submit for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight time-tables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.

Article 12

Consultation and Modification

1) In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting

ter tid efter annan konsultera varandra i syfte att tillse att bestämmelserna i denna överenskommelse, dess bilagor och linjeförteckning tillämpas och efterlevs på ett tillfredsställande sätt.

2) Om någon av de avtalsslutande parterna önskar ändra någon bestämmelse i denna överenskommelse, kan den begära konsultation som kan ske muntligen eller skriftligen. Sådan konsultation skall börja inom en period av sextio dagar från dagen för sådan begäran, såvida inte båda avtalsslutande parterna enas om en förlängning av denna period. Varje sådan överenskommen ändring skall träda i kraft trettio dagar efter det att den bekräftats genom diplomatisk noteväxling.

3) Ändringar i linjebilagan skall ske genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och träda i kraft från dagen för utväxling av diplomatiska noter härom.

Artikel 13

Biläggande av tvister

1) Om tvist uppstår mellan de avtalsslutande parterna om tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse skall de avtalsslutande parterna i första hand söka bilägga den genom förhandlingar.

2) Om de avtalsslutande parterna ej kan nå en uppgörelse genom förhandling, kan de överenskomma att uppdraga åt någon person eller något organ att avge yttrande över tvisten.

3) Om de avtalsslutande parterna ej lyckas uppnå en uppgörelse enligt punkterna 1) och 2) ovan, skall tvisten hänskjutas till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän, av vilka vardera avtalsslutande parten utser en och de två sålunda utsedda utnämner den tredje. Vardera avtalsslutande parten skall utse en skiljeman inom en period av sextio dagar räknat från det datum då endera avtalsslutande parten från den andra parten mottagit ett meddelande på diplomatisk väg med begäran om att tvisten skall biläggas av en sådan skiljenämnd och den tredje skiljemannen skall utses inom en ytterligare period av sextio dagar. Om endera avtalsslutande parten underlåter att utse en skiljeman inom

Parties shall consult each other, from time to time, with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annexes and Route Schedule thereto.

2) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation, which may be through discussion or by correspondence. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force thirty days after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

3) Modifications to the Route Schedule shall be agreed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall come into force on the date of an exchange of diplomatic notes to this effect.

Article 13

Settlement of Disputes

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

2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory report to some person or body.

3) If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs 1) and 2) above, the dispute shall be referred to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified, the

den angivna perioden kan endera avtalsslutande parten anmoda ordföranden i den Internationella civila luftfartsorganisationens råd att utnämna en eller, om så erfordras, flera skiljemän; detta under förutsättning att, om ordföranden i den Internationella civila luftfartsorganisationens råd är medborgare i endera avtalsslutande partens stat, rådets förste vice ordföranden eller, om även han är sådan medborgare, rådets äldste medlem som inte är sådan medborgare skall anmodas ombesörja utnämningen eller, om så erfordras, utnämningarna. Den tredje skiljemanden skall emellertid vara medborgare i ett tredje land och skall tjänstgöra som skiljenämndens ordförande.

4) De avtalsslutande parterna förbinder sig att efterkomma varje beslut som meddelas enligt punkt 3) i denna artikel.

Artikel 14

Överensstämmelse med multilaterala konventioner

Om en allmän multilateral luftfartskonvention eller överenskommelse om luftfart träder i kraft för båda avtalsslutande parterna, skall denna överenskommelse ändras så att den överensstämmer med bestämmelserna i sådan konvention eller överenskommelse.

Artikel 15

Registrering

Denna överenskommelse, dess bilagor och alla ändringar däri skall registreras hos den Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 16

Uppsägning av överenskommelsen

Vardera avtalsslutande parten kan när som helst meddela den andra avtalsslutande parten sitt beslut att säga upp denna överenskommelse; sådan uppsägning skall samtidigt meddelas den Internationella civila luftfartsorganisationen. I sådant fall skall överenskommelsen upphöra att gälla tolv månader efter dagen för den andra avtalsslutande partens mottagande av uppsägningen, såvida inte uppsägningen återkallas genom över-

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 may require; provided that if the President of the Council of the International Civil Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national the oldest member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointment or appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the president of the arbitral tribunal.

4) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 3) of this Article.

Article 14

Conformity with Multilateral Conventions

If a general multilateral air transport convention or agreement comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 15

Registration

This Agreement, its Annexes and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 16

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its intention to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before

enskommelse före utgången av denna period. Om den andra avtalsslutande parten underlåter att bekräfta mottagandet, skall uppsägningen anses ha mottagits fjorton dagar efter den dag uppsägningen mottagits av den Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 17

Ikraftträdande

Denna överenskommelse och dess bilagor skall godkännas av vardera avtalsslutande parten och skall träda i kraft på dagen för den i tiden senaste notifikationen från endera parten till den andra parten att dess konstitutionella krav för överenskommelsens ikraftträdande har uppfyllts.

Till bekräftelse härav har undertecknade, av sina respektive regeringar därtill vederbörligen befullmäktigade ombud undertecknat detta avtal och satt sina sigill därpå.

Som skedde i Teheran i tre exemplar, den 10 juni 1975 på de svenska, persiska¹ och engelska språken, vilka alla texter skall äga lika vitsord.

För konungariket Sveriges regering

Bengt Odhner

För Irans kejserliga regering

A. A. Khalatbary

the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 17

Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall be approved by each Contracting Party and shall enter into force on the date of the last notification by either Contracting Party to the other that it has complied with its constitutional requirements for the entry into force of the present Agreement.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed their seals thereto.

Done at Teheran in triplicate, this 10th day of June, 1975, in the Swedish, Persian and English languages, all being equally authentic.

For the Government of the
Kingdom of SWEDEN

Bengt Odhner

For the Imperial Government of IRAN

A. A. Khalatbary

¹ Den persiska texten är ej medtagen här.

Bilaga

1) Det av konungariket Sveriges regering utsedda svenska lufttrafikföretaget skall ha rätt att bedriva lufttrafik i båda riktningarna på följande punkter:

Annex

1) The airline of Sweden designated by the Government of the Kingdom of Sweden shall be entitled to operate air-services in both directions on the following points:

<i>Utgångspunkt</i>	<i>Mellanliggande punkter</i>	<i>Ändpunkt</i>	<i>Punkter därbortom</i>
Stockholm	Oslo Köpenhamn Frankfurt Zürich Wien Rom Aten Itanbul Beirut Bagdad	Teheran	Karachi* Calcutta eller New Delhi Bangkok Kuala Lumpur Singapore Djakarta Hongkong* Manilla Tokio Sidney

* Inga trafikrättigheter mellan Teheran—Karachi och Teheran—Hongkong.

<i>Points of Origin</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Destination</i>	<i>Points Beyond</i>
Stockholm	Oslo Copenhagen Frankfurt Zurich Vienna Rome Athens Istanbul Beirut Baghdad	Teheran	Karachi* Calcutta or New Delhi Bangkok Kuala Lumpur Singapore Djakarta Hong Kong* Manila Tokyo Sydney

* Without traffic rights between Teheran—Karachi and Teheran—Hong Kong.

2) De punkter som skall trafikeras av det av Irans kejslerliga regering utsedda iranska lufttrafikföretaget skall överenskommas vid en senare tidpunkt innan nämnda lufttrafikföretag börjar trafiken till och/eller genom Sverige.

3) De utsedda lufttrafikföretagen kan på en eller alla flygningar utelämna vilken som helst av ovannämnda punkter förutsatt att den avtalade trafiken på dessa flyglinjer börjar inom den avtalslutande parts territorium som utsett lufttrafikföretaget.

4) De villkor som skall gälla för den avtalade trafiken på de punkter som angivits i punkt 1) och även i punkt 2) när överenskommelse därom träffats, anges i bestämmelserna i artikel 8 i denna överenskommelse.

2) The points to be served by the airline of Iran designated by the Imperial Government of Iran shall be agreed upon at a later date prior to the said airline's operation to and/or through Sweden.

3) The designated airlines may on all or any flights omit calling at any of the above mentioned points, provided that the agreed services of these routes begin in the territory of the Contracting Party designating the airline.

4) The conditions of operations of agreed services on the points specified in Section 1 and also in Section 2 when agreed shall be governed by the provisions of Article 8 of the Agreement.

Teheran den 10 juni 1975

Teheran 10 Juni 1975

Herr Utrikesminister,

Aberopande luftfartsavtalet mellan Konungariket Sveriges regering och Irans kejserliga regering, vilket undertecknats idag, har jag äran underrätta Eder om att Sveriges regering i enlighet med artikel 3 i avtalet utser AB Aerotransport (ABA) att bedriva trafiken på de linjer som finnes angivna i den till detta avtal fogade förteckningen över linjer.

I detta sammanhang har jag äran att å min regerings vägnar bekräfta följande överenskommelse, vilken nåtts vid de före detta avtals undertecknande förda underhandlingarna.

1) AB Aerotransport (ABA), i samarbete med Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) och Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL), under benämningen Scandinavian Airlines System (SAS), får, på de linjer för vilka det enligt avtalet utsetts, bedriva trafik med luftfartyg, besättning och utrustning från endera av eller båda de två andra lufttrafikföretagen.

2) I den utsträckning som AB Aerotransport (ABA) använder luftfartyg, besättning och utrustning från övriga lufttrafikföretag inom Scandinavian Airlines System (SAS) skall bestämmelserna i avtalet vara tillämpliga på sådant luftfartyg samt sådan besättning och utrustning som om de tillhörde AB Aerotransport (ABA), och behöriga svenska myndigheter och AB Aerotransport (ABA) skall ikläda sig fullt ansvar härför enligt avtalet.

Mottag, Herr Utrikesminister, försäkran om min utmärkta högaktning.

Bengt Odhner
Sveriges ambassadör

Utrikesministern *Abbas Ali Khalatbary*

TEHERAN

Your Excellency,

With reference to the Aif Transport Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Imperial Government of Iran signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of Sweden designate AB Aerotransport (ABA) to operate the routes specified in the route schedule attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement:

1) AB Aerotransport (ABA) co-operating with Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the routes for which it has been designated under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

2) In so far as AB Aerotransport (ABA) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of AB Aerotransport (ABA) and the competent Swedish authorities and AB Aerotransport (ABA) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Bengt Odhner
Ambassador of Sweden

His Excellency Mr. *Abbas Ali Khalatbary*
Minister for Foreign Affairs
TEHERAN