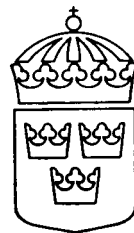


# Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 0284-1967

---

*Utgiven av Utrikesdepartementet*

**SÖ 1995:74**

**Nr 74**

**Luftfartsavtal med Indien**

**New Delhi den 19 december 1995**

Regeringen beslutade den 6 juli 1995 att underteckna avtalet.

Avtalet trädde i kraft den 19 december 1995 genom noteväxling. Den på hinduiska avfattade texten finns tillgänglig på Utrikesdepartementets rättsavdelning.

LUFTFARTSAVTAL

mellan  
Konungariket Sveriges regering  
och  
Indiens regering

Konungariket Sveriges regering och Indiens regering,

som är parter i Konventionen om internationell civil luftfart och Transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer, öppnade för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och

som önskar sluta ett avtal i överensstämmelse med nämnda konvention i syfte att upprätta reguljär lufttrafik mellan sina respektive territorier,

har kommit överens om följande.

**Artikel 1**

*Definitioner*

I detta avtal avses med

a) "Konventionen": Konventionen om internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet varje bilaga som antagits enligt artikel 90 i Konventionen och varje ändring i bilagorna eller i Konventionen enligt dess artiklar 90 och 94, som har antagits av båda avtalslutande parterna,

b) "luftfartsmyndigheter": vad beträffar Konungariket Sveriges regering, Luftfartsverket, och vad beträffar Indiens regering, generaldirektören för civil luftfart, eller för bådads del varje person eller organ som beordrigats att utföra de uppgifter som för närvarande utövas av ovannämnda myndigheter,

c) "designerat lufttrafikföretag": ett lufttrafikföretag som har designerats i enlighet med artikel 3 i detta avtal,

d) "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "lufttrafikföretag" och "landning för andra än trafikändamål": vad som fastställs i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

AGREEMENT

between  
The Government of the Kingdom of Sweden  
and  
the Government of India  
relating to Air Services

The Government of the Kingdom of Sweden and The Government of India.

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

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between their respective territories;

Have agreed as follows;

**Article 1**

*Definitions*

For the purpose of this Agreement:

(a) the term "the 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 under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or the Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Kingdom of Sweden, The Swedish Civil Aviation Administration; and in the case of the Government of India, The Director General of Civil Aviation, or in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the abovementioned authorities.

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

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

e) "bilaga": bilagan till detta avtal eller såsom den ändrats i enlighet med bestämmelserna i artikel 17, punkt 2 i detta avtal. Bilagan utgör en integrerad del av detta avtal och alla hänvisningar till avtalet skall innefatta hänvisningar till bilagan, om inte annat föreskrivs,

f) "tariff": de priser som skall betalas för transport av passagerare, bagage och frakt och de villkor som gäller för dessa priser, inbegripet priser och villkor för ombud och andra liknande tjänster, dock inte ersättning eller villkor för transport av post.

## Artikel 2

### *Trafikrättigheter*

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter att bedriva internationell lufttrafik genom det lufttrafikföretag som

a) att flyga över den andra avtalsslutande partens territorium utan att landa,

b) att landa inom nämnda territorium för andra än trafikändamål,

c) att landa inom nämnda territorium på de punkter som anges i bilagan till detta avtal i syfte att i internationell trafik ta ombord och lämna av passagerare, gods och post, var för sig eller tillsammans.

2. Ingenting i punkt 1 i denna artikel skall anses medföra rätt för den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, gods och post till befordran mot ersättning eller avgift och med destination till en annan punkt inom den senare avtalsslutande partens territorium.

## Artikel 3

### *Designering av lufttrafikföretag*

1. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att, genom skriftligt meddelande till den andra avtalsslutande parten, designera ett lufttrafikföretag i syfte att bedriva den överenskomna trafiken på de angivna flyglinjerna.

2. Vid mottagandet av ett sådant meddelande om designering skall den andra avtalsslutande parten, med förbehåll för bestämmelserna i punkterna 3 och 4 i denna artikel,

(e) "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph (2) of Article 17 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except otherwise provided;

(f) 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 excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

## Article 2

### *Traffic Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the designated airline:

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

(b) to make stops in the said territory for nontraffic purposes,

(c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party, the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

## Article 3

### *Designation of Airline*

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 this Article, without delay grant to the designated airline

utan dröjsmål bevilja det designerade lufttrafikföretaget nödvändigt trafikillstånd.

3. Den ena avtalslutande partens luftfartsmyndigheter kan kräva att det lufttrafikföretag som designerats av den andra avtalslutande parten styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som vanligen och skäligen tillämpas av sådana myndigheter vid bedrivande av internationell lufttrafik i enlighet med bestämmelserna i konventionen.

4. Vardera avtalslutande parten skall ha rätt att vägra bevilja det trafikillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga för att det designerade lufttrafikföretaget skall kunna utöva de rättigheter som anges i artikel 2, i varje fall då den nämnda avtalslutande parten inte är övertygad om att lufttrafikföretaget i huvudsak ägs och faktiskt kontrolleras av den avtalslutande part som designerar lufttrafikföretaget eller av dess medborgare.

5. När ett lufttrafikföretag sålunda har designerats och bemyndigats kan det påbörja överenskommen trafik, under förutsättning att en tariff har fastställts för denna trafik i enlighet med bestämmelserna i artikel 10 i detta avtal och att bestämmelserna i artikel 14 har iakttagits. Samtidigt skall all annan relevant information om bedrivandet av den överenskomna trafiken översändas, inklusive sådan information som kan vara nödvändig för att övertyga luftfartsmyndigheterna om att de krav som ställs i detta avtal vederbörligen efterlevs.

#### **Artikel 4**

*Återkallande, upphävande och ställande av villkor*

1. Vardera avtalslutande parten skall ha rätt att återkalla ett trafikillstånd eller att upphäva utövandet av de rättigheter som avses i artikel 2 i detta avtal för ett lufttrafikföretag som designerats av den andra avtalslutande parten eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga för utövandet av dessa rättigheter:

a) i varje fall där den inte är övertygad om att lufttrafikföretaget i huvudsak ägs och fak-

the appropriate operating 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 and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization 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, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control or that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service, and that the provisions of Article 14 have been complied with. Simultaneously, all other relevant information concerning the operation of the agreed services shall be communicated, including such information as may be required to satisfy the aeronautical authorities that the requirements of this Agreement are being duly observed.

#### **Article 4**

*Revocation, Suspension and Imposition of Conditions*

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 this Agreement by the 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

tiskt kontrolleras av den avtalsslutande part som designerar lufttrafikföretaget eller av dess medborgare.

b) om detta lufttrafikföretag inte följer den avtalsslutande parts lagar eller andra författningar som beviljar dessa rättigheter, eller

c) om lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva trafik i enlighet med de villkor som föreskrivs i detta avtal.

2. Såvida inte omedelbart återkallande, upphävande eller ställande av de villkor som nämns i punkt 1 i denna artikel är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar eller andra författningar, skall en sådan rättighet endast utövas efter samråd med den andra avtalsslutande parten.

#### **Artikel 5**

##### *Användande av flygplatser och anordningar*

1. De avgifter som på en avtalsslutande parts territorium åläggs luftfartyg tillhörande den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag för användning av flygplatser och andra luftfartsanordningar skall inte vara högre än de avgifter som åläggs nationella lufttrafikföretags luftfartyg som bedriver liknande internationell lufttrafik.

2. Ingen av de avtalsslutande parterna får ge företräde till sitt eget eller till något annat lufttrafikföretag framför den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag vid tillämpning av sina bestämmelser angående tullar, immigration, karantän och liknande bestämmelser eller vid användning av flygplatser, flygleder och andra anordningar under dess kontroll.

#### **Artikel 6**

##### *Befrielse från tullavgifter och andra avgifter*

1. Luftfartyg som används i internationell trafik av vardera avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag liksom deras sedvanliga utrustning, förråd av bränsle och smörjmedel samt luftfartygsförråd (däri inbegripet livsmedel, dryckesvaror och tobak) ombord på luftfartyget skall vara befriade från alla tullavgifter, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens territorium, förutsatt att utrustningen och förråden finns kvar ombord på luftfartyget till dess att de åter utförs.

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

#### **Article 5**

##### *Utilization of Airports and Facilities*

1. The charges imposed in the territory of either Contract Party on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party for use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those imposed on aircraft of the national airline engaged in similar international air services.

2. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and other facilities under its control.

#### **Article 6**

##### *Exemption from Customs and Other Duties*

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels 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 and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. Med undantag av avgifter motsvarande den tjänst som utförs skall befrielse från samma avgifter och skatter även gälla följande:

a) luftfartygsförråd som tas ombord på endera avtalsslutande partens territorium, inom gränser som fastställts av nämnda avtalsslutande parts myndigheter, och som används ombord på luftfartyg i internationell lufttrafik tillhörande den andra avtalsslutande parten,

b) reservdelar som införs på endera avtalsslutandepartens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som används i internationell trafik av den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag, och

c) bränsle och smörjmedel avsedda för luftfartyg som används i internationell lufttrafik av den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag, även då dessa förråd skall användas under den del av resan som företas över den avtalsslutande parts territorium där de tas ombord.

Det kan krävas att materiel som avses i a), b) och c) ovan hålls under tullövervakning eller kontroll.

#### Artikel 7

##### *Förvaring av luftburen utrustning och förråd*

Den sedvanliga luftburna utrustningen, liksom materiel och förråd som förvaras ombord på endera avtalsslutande partens luftfartyg får lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med godkännande av det territoriets tullmyndigheter. I sådant fall kan de ställas under övervakning av nämnda myndigheter tills de återutförs eller på annat sätt avyttras i enlighet med tullbestämmelserna.

#### Artikel 8

##### *Tullbehandlingsbestämmelser vid ankomst*

Passagerare i transit genom endera avtalsslutande partens territorium skall endast vara föremål för en mycket förenklad tull- och immigrationskontroll. Bagage och gods i direkt transit skall vara befriat från tullavgifter och andra liknande skatter.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

(a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party:

(b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party:

(c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.

#### Article 7

##### *Storage of Airborne Equipment and Supplies*

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 the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are reexported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### Article 8

##### *Entry Clearance Regulations*

Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

**Artikel 9***Kapacitetsbestämmelser*

1. Den överenskomna lufttrafik som skall bedrivnas av de avtalsslutande parternas designerade lufttrafikföretag skall ha som sitt främsta mål att tillhandahålla rimlig kapacitet som är tillräcklig för att tillgodose trafikbehovet mellan de båda avtalsslutande parternas territorier.

2. Vardera avtalsslutande parten skall medge rättvisa och lika möjligheter för båda avtalsslutande parternas designerade lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik mellan sina respektive territorier för att uppnå rättvisa och ömsesidig fördel, i princip genom en rättvis fördelning av den totala kapaciteten mellan de båda avtalsslutande parterna.

3. Vardera avtalsslutande parten och dess designerade lufttrafikföretag skall beakta den andra avtalsslutande partens och dess designerade lufttrafikföretags intressen för att inte onödigtvis försvåra den lufttrafik som det sistnämnda lufttrafikföretaget bedriver.

4. För att uppnå rättvis och lika behandling av de designerade lufttrafikföretagen skall dessa i förväg komma överens om turtäthet i sin regelbundna trafik, typ av luftfartyg som skall användas och trafikprogram, inbegripet trafikdagar, samt beräknade ankomst- och avgångstider.

Om inte överenskommelse uppnås mellan de designerade lufttrafikföretagen, skall de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter avgöra frågan genom ömsesidig överenskommelse.

5. Om de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter vid granskning misslyckas med att komma överens om den kapacitet som skall tillhandahållas i överenskommen trafik, skall den kapacitet som får tillhandahållas av de avtalsslutande parternas designerade lufttrafikföretag inte överstiga den totala kapacitet (innefattande säsongsmässiga variationer) som tidigare överenskommits.

**Artikel 10***Tariffer*

1. De tariffer som skall tas ut av en avtalsslutande parts designerade lufttrafikföretag för befordran till och från den andra avtals-

**Article 9***Capacity Provisions*

1. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision of capacity, at reasonable load factors adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Contracting Parties.

2. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit, in principle by equal sharing of the total capacity between the two Contracting Parties.

3. Each Contracting Party and its designated airline shall take into consideration the interests of the other Contracting Party and its designated airline so as not to affect unduly the services which the latter provides.

4. In order to achieve a fair and equal treatment of the designated airlines, the airlines shall agree in advance the frequencies of their scheduled services, the types of aircraft to be used and the flight schedules, including the days of operation as well as the estimated times of arrival and departure.

In the event that no agreement is reached between the designated airlines, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall settle the matter by mutual agreement.

5. If, on review, the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity (including seasonal variations) previously agreed.

**Article 10***Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other

slutande partens territorium skall fastställas på rimlig nivå, med vederbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer, inbegripet driftkostnader, skälig vinst och tariffer som tillämpas av andra lufttrafikföretag.

2. De tariffer som avses i punkt 1 i denna artikel skall om möjligt överenskommas av de designerade lufttrafikföretagen, efter samråd med de andra lufttrafikföretag som bedriver trafik på hela eller en del av samma linje och en sådan överenskommelse skall, om så är möjligt, uppnås genom användning av Internationella luftfartsorganisationens förfarande för utarbetande av tariffer.

3. De tariffer som överenskommes på detta sätt skall underställas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter minst sextio (60) dagar före den dag som de föreslagits att införas. I särskilda fall kan denna period förkortas, med förbehåll för nämnda myndigheters samtycke.

4. Detta godkännande kan ges uttryckligen. Om ingen av luftfartsmyndigheterna har uttryckt att de ej godkänner tarifferna inom trettio (30) dagar från den dag då de underställdes i enlighet med punkt 3 i denna artikel, skall dessa tariffer anses godkända. Om perioden för underställande förkortas enligt punkt 3, kan luftfartsmyndigheterna komma överens om att den period inom vilken ett icke-godkännande skall meddelas skall vara mindre än trettio (30) dagar.

5. Om en tariff inte kan överenskommas i enlighet med punkt 2 i denna artikel, eller om en luftfartsmyndighet under den period som gäller i enlighet med punkt 4 i denna artikel underrättar den andra luftfartsmyndigheten om att den inte godkänner en tariff som överenskommit i enlighet med bestämmelserna i punkt 2, skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter sträva efter att fastställa tariffen genom ömsesidig överenskommelse.

6. Om luftfartsmyndigheterna inte kan komma överens om en tariff som underställs dem enligt punkt 3 i denna artikel, eller om fastställandet av en tariff enligt punkt 5 i denna artikel, skall tvisten lösas i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i avtalet.

7. En tariff som fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel skall gälla till

Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 19 in the Agreement.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in



dess att en ny tariff har fastställts. En tariff får dock inte förlängas genom denna punkt för mer än tolv månader efter den dag då den annars skulle ha upphört att gälla.

#### Artikel 11

##### *Överförande av intäkter*

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag rätt att till sitt huvudkontor överföra intäkter som överstiger utgifterna och som intjänats på den förstnämnda avtalsslutande partens territorium. Sådana överföringar skall emellertid göras i en konvertibel valuta och med förbehåll för och i enlighet med den avtalsslutande parts valutabestämmelser på vars territorium inkomsten uppstod.

2. Sådana överföringar skall verkställas på grundval av den officiella växelkursen för valutabetalning eller, om det inte finns officiella växelkurser, till gällande kurser på valutamarknaden för valutabetalning.

3. Den ena avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag skall medges en behandling som inte är mindre förmånlig än den som beviljas mest-gynnad-nations designerade lufttrafikföretag.

4. Om särskilda arrangemang för reglering av betalningar gäller mellan de båda avtalsslutande parterna, skall bestämmelserna i sådana arrangemang tillämpas på överföring av medel enligt punkt 1 i denna artikel.

#### Artikel 12

##### *Tillhandahållande av statistik*

Vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall ålägga sitt/sina designerade lufttrafikföretag att förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter med statistik angående den trafik som bedrivs under varje månad i överenskommen trafik till och från denna andra avtalsslutande parts territorium, med angivande av ursprungs- och bestämmelseländer samt påstignings- och avstigningsorter för sådan trafik. Uppgifterna skall lämnas så snart som möjligt efter slutet av varje månad.

force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

#### Article 11

##### *Transfer of Earnings*

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to remit to its head office, the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. Such remittances, however, shall be made in any convertible currency, and subject to, and in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

2. Such transfers shall be effected on the basis of the official exchange rate for currency payment, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

3. The designated airline of one Contracting Party shall be accorded treatment not less favourable than that granted by the other Contracting Party to the designated airline(s) of the most favoured nation.

4. In case special arrangements ruling the settlement of payments are in force between the two Contracting Parties, the provisions of such arrangements shall be applied to the transfer of funds under paragraph (1) of this Article.

#### Article 12

##### *Provision of Statistics*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause their designated airline(s) to furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party statistics relating to the traffic carried during each month on the agreed services to and from the territory of that other Contracting Party, showing the countries of origin and destination and the points of embarkation and disembarkation of such traffic. Such statistics shall be furnished as soon as possible after the end of each month.

### Artikel 13

#### *Luftrafikföretags representation*

Vardera avtalsslutande parten beviljar på grundval av ömsesidighet den andra avtalsslutande partens designerade luftrafikföretag rätt att på sitt territorium ha kontor och administrativ, kommersiell och teknisk personal som behövs för att tillgodose det berörda designerade luftrafikföretagets behov.

### Artikel 14

#### *Godkännande av trafikprogram*

1. Det luftrafikföretag som den ena avtalsslutande parten designerat skall underställa den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter sitt trafikprogram för godkännande minst trettio (30) dagar innan trafiken påbörjas. Programmet skall framför allt omfatta de tidtabeller, den trafiktäthet och de flygplanstyper som skall användas.

2. Varje ändring som görs vid en senare tidpunkt skall översändas till luftfartsmyndigheterna för godkännande.

### Artikel 15

#### *Flygsäkerhet*

1. I överensstämmelse med sina rättigheter och förpliktelser enligt folkrätten bekräftar de avtalsslutande parterna att den förpliktelse som de har mot varandra att skydda den civila luftfartens säkerhet mot rättsstridig inblandning utgör en integrerad del av detta avtal. Utan att allmängiltigheten av deras rättigheter och förpliktelser enligt folkrätten begränsas skall de avtalsslutande parterna särskilt handla i enlighet med bestämmelserna 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 och Konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971.

2. De avtalsslutande parterna skall på begäran ge varandra all nödvändig assistans för att förhindra olaga besittningstagande av civilt luftfartyg och andra olaga handlingar mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess

### Article 13

#### *Airline representation*

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

### Article 14

#### *Approval of Flight Schedules*

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit for approval its traffic programme 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 the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Each alteration made at a later date shall be communicated to the aeronautical authorities for approval.

### Article 15

#### *Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the 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 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers

passagerare och besättning, flygplatser och anordningar för flygnavigering, och varje annat hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. Parterna skall i sina ömsesidiga förbindelser handla i enlighet med de bestämmelser för luftfartens säkerhet som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och som återfinns som bilagor till Konventionen om internationell civil luftfart i den mån sådana säkerhetsbestämmelser är tillämpliga på parterna; de skall kräva att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg i deras register eller de som bedriver lufttrafik med luftfartyg och som har sin huvudsakliga verksamhet eller är stadigvarande bosatta inom deras territorium samt att de som driver flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser för luftfartens säkerhet.

4. Vardera avtalsslutande parten är införstådd med att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg kan åläggas att iakttä de bestämmelser för flygsäkerhet som avses i punkt 3 ovan och som den andra avtalsslutande parten kräver vid inresa till, utresa från eller vistelse inom denna andra avtalsslutande parts territorium. Varje avtalsslutande part skall säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas inom dess territorium för att skydda luftfartyget och kontrollera passagerare, besättning, handbagage, bagage, gods och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Varje avtalsslutande part skall även välvilligt överväga varje begäran från den andra avtalsslutande parten om rimliga särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett visst hot.

5. När en incident eller hot om en incident inträffar, som innebär olaga besittningstagande av civilt luftfartyg eller andra olaga handlingar mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anordningar för flygnavigering, skall de avtalsslutande parterna bistå varandra genom att underlätta kommunikation och vidta andra lämpliga åtgärder i syfte att på ett snabbt och säkert sätt få sådana incidenter eller hot därom att upphöra.

and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. 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 and aircraft stores prior to and during boarding or 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. When 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, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

**Artikel 16**

*Samråd*

1. De avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skall i en anda av nära samarbete samråda med varandra från tid till annan i syfte att säkerställa tillämpningen och en tillfredsställande efterlevnad av bestämmelserna i detta avtal och dess bilaga.

2. Endera avtalsslutande parten får begära samråd, som kan ske muntligen eller skriftligen och som skall inledas inom nittio (90) dagar efter den dag då begäran mottagits, om inte båda avtalsslutande parter samtycker till en förlängning av denna period.

**Artikel 17**

*Ändringar*

1. Om en av de avtalsslutande parterna anser det önskvärt att ändra någon bestämmelse i detta avtal, kan den begära samråd med den andra avtalsslutande parten; sådant samråd, som kan ske mellan luftfartsmyndigheter antingen muntligen eller genom skriftväxling, skall inledas inom nittio (90) dagar efter den dag då begäran mottagits, såvida inte de avtalsslutande parterna kommer överens om en förlängning av denna period. Ändringar som överenskommit på detta sätt träder i kraft när de godkänts i enlighet med de båda parternas konstitutionella krav och bekräftats genom diplomatisk notväxling.

2. Ändringar i detta avtals bilaga kan göras genom direkt överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

**Artikel 18**

*Överensstämmelse med multilaterala konventioner*

Detta avtal och dess bilaga skall ändras så att de överensstämmer med varje multilateral konvention som kan bli bindande för båda avtalsslutande parter.

**Artikel 19**

*Twistlösning*

1. Om en tvist uppkommer mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen

**Article 16**

*Consultations*

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of ninety (90) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

**Article 17**

*Amendments*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of ninety (90) days of the date of the receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed 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. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

**Article 18**

*Conformity with Multilateral Conventions*

This Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

**Article 19**

*Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation

eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parternas regering i första hand försöka lösa tvisten genom förhandlingar.

2. Om de avtalsslutande parterna inte kan lösa tvisten genom förhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta tvisten till en person eller ett organ för avgörande. Om de sålunda inte kommer överens, skall tvisten på endera avtalsslutande partens begäran hänskjutas för avgörande till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän, varav vardera avtalsslutande parten utser en skiljeman och de båda sålunda utsedda skiljemännen utser den tredje. Den tredje skiljemannen skall fungera som skiljenämndens ordförande. Vardera avtalsslutande parten skall utse en skiljeman inom sextio (60) dagar från den dag då endera avtalsslutande parten från den andra på diplomatisk väg mottagit en begäran om biläggande av tvisten genom en sådan skiljenämnd, och den tredje skiljemannen skall utses inom en därpå följande tidsfrist av sextio (60) dagar. Om en av de avtalsslutande parterna underlåter att utse en skiljeman inom utsatt tid eller om den tredje skiljemannen inte utses inom utsatt tid, kan endera avtalsslutande parten begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd utser en eller flera skiljemän, allt efter omständigheterna. I så fall skall den tredje skiljemannen vara medborgare i en tredje stat och fungera som ordförande i skiljenämnden.

3. Skiljenämnden skall fastställa sitt eget förfarande och besluta om fördelning av kostnaderna för skiljedomen.

4. De avtalsslutande parterna skall rätta sig efter varje avgörande enligt punkt 2 i denna artikel.

## Artikel 20

### *Uppsägning*

Vardera avtalsslutande parten kan när som helst skriftligen underrätta den andra avtalsslutande parten om sin önskan att säga upp detta avtal; en sådan underrättelse skall samtidigt sändas till Internationella civila luftfartsorganisationen. I sådant fall skall avtalet upphöra att gälla tolv (12) månader efter den

or application of this Agreement, the Government of 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 negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body. If they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. The third arbitrator shall act as President of the arbitral tribunal. 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 by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. 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 specified period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The arbitral tribunal shall determine its own procedure and decide on the apportionment of the costs of the arbitration.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

## Article 20

### *Termination*

Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its desire to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate (12) months after

## SÖ 1995: 74

dag då den andra avtalsslutande parten har mottagit underrättelsen, såvida inte uppsägningen återtas genom överenskommelse före utgången av denna period. Om inte den andra avtalsslutande parten erkänner mottagandet av underrättelsen, skall underrättelsen anses vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att den mottagits av Internationella civila luftfartsorganisationen.

### Artikel 21

#### *Registrering*

Detta avtal och dess bilaga och varje senare ändring i dessa skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

### Artikel 22

#### *Ikraftträdande*

Detta avtal träder provisoriskt i kraft från dagen för dess undertecknande och slutgiltigt från den dag då de avtalsslutande parterna genom noteväxling har underrättat varandra om att de avtalsslutande parternas konstitutionella krav för detta avtals ikraftträdande har uppfyllts. Då det slutgiltigt träder i kraft skall det ersätta Luftfartsöverenskommelsen mellan Indiens och Sveriges regeringar, som undertecknades i New Delhi den 21 maj 1948.

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

Som skedde i New Delhi den 19 december 1995 på engelska, hindi och svenska. I händelse av tolkningsskiljaktighet skall den engelska texten gälla.

För Konungariket Sveriges regering

Peter Ekelund

För Indiens regering

Shri Brijesh Kumar

the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before 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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

### Article 21

#### *Registrations*

This Agreement and its Annex and any subsequent amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

### Article 22

#### *Entry into force*

This Agreement will enter provisionally into force from the date of its signature and definitively from the date when the Contracting Parties will have notified each other by exchange of notes that the constitutional requirements of the Contracting Parties for the entering into force of this Agreement have been complied with. Upon definitive entry into force, it shall supersede the Agreement between the Government of India and the Government of Sweden relating to air services, signed at New Delhi on 21 May 1948.

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

Done, in duplicate, at New Delhi this 19th day of December 1995 in the English, Swedish and Hindi languages. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Kingdom of Sweden

Peter Ekelund

For the Government of India

Shri Brijesh Kumar

## Avdelning I

Indiens designerade lufttrafikföretag skall ha rätt att bedriva den överenskomna trafiken i båda riktningarna på följande flyglinjer:

Ursprungspunkter	Mellanliggande punkter	Bestämmelsepunkter	Punkter därbortom
Punkter i Indien	En valfri punkt i Europa	Stockholm	—

## Avdelning II

Konungariket Sveriges designerade lufttrafikföretag skall ha rätt att bedriva den överenskomna trafiken på följande flyglinjer:

Ursprungspunkter	Mellanliggande punkter	Bestämmelsepunkter	Punkter därbortom
Punkter i Konungariket Sverige	—	Delhi Bombay	—

## Anmärkningar:

1. De designerade lufttrafikföretagen får på någon eller alla flygningar avstå från att landa på den mellanliggande punkten.
2. En mellanliggande punkt, som en gång angivits av de designerade lufttrafikföretagen, får inte ändras under IATA-trafikperioden.
3. Sveriges designerade lufttrafikföretag skall inte ha rätt att trafikera Delhi och Bombay på samma flygning.
4. Inga femtefrihetstrafikrättigheter får utövas av Indiens designerade lufttrafikföretag mellan den mellanliggande punkten och Stockholm.

## ANNEX

## SECTION-I

The designated airline of India shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in India	One point of choice in Europe	Stockholm	—

## SECTION-II

The designated airline of the Kingdom of Sweden shall be entitled to operate the agreed services on the following routes:

Points of Origin	Intermediate Points	Points of Destination	Beyond Points
Points in the Kingdom of Sweden	—	Delhi Bombay	—

## Notes:

1. The designated airlines may on any or all flights omit calling at the intermediate point.
2. An intermediate point once specified by the designated airlines shall not be changed during an IATA Traffic period.
3. The designated airline of Sweden shall not be entitled to operate to Delhi and Bombay, on the same flight.
4. No 5th freedom traffic rights shall be exercised by the designated airline of India between the intermediate point and Stockholm.