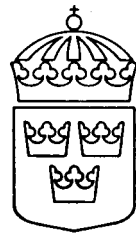


Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 0284-1967

Utgiven av Utrikesdepartementet

SÖ 1995: 64

Nr 64

Luftfartsavtal med Lettland

Riga den 3 juni 1993

Regeringen beslutade den 11 februari 1993 att ingå avtalet.
Avtalet trädde i kraft den 25 november 1994 genom noteväxling.

AIR SERVICES AGREEMENT

between

The Government of the Kingdom of Sweden
and

The Government of the Republic of Latvia

The Government of the Kingdom of Sweden,
and the Government of the Republic of Latvia,

Hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

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 Kingdom of Sweden, the Ministry of Transport and Communications, and in the case of the Republic of Latvia, the Ministry of Transport, or in both cases any person or authority empowered to perform the functions presently exercised by the above mentioned authorities;

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

(d) the term "*territory*": "*air services*": "*international air service*": "*airline*" and "*stop*"

LUFTFARTSAVTAL

mellan

Konungariket Sveriges regering

och

Republiken lettlands regering

Konungariket Sveriges regering och Republiken Lettlands regering,

nedan kallade de "avtalsslutande parterna",

som är parter i konventionen om internationell civil luftfart och transitöverenskommelsen om 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) termen "*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 samt varje ändring i bilagorna eller i konventionen enligt dess artiklar 90 och 94, vilka har antagits av båda avtalsslutande parterna,

b) termen "*luftfartsmyndigheter*": vad beträffar Konungariket Sverige, Luftfartsverket, och vad beträffar Republiken Lettland, Transportministeriet, eller för bådas del någon person eller myndighet som är bemyndigad att utföra de uppgifter som för närvarande utövas av ovan nämnda myndigheter,

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

d) termerna "*territorium*", "*lufttrafik*", "*internationell lufttrafik*", "*lufttrafikföretag*"

for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) the term "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;

(f) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 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;

(g) 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 other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(h) the term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

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 airline or airlines designated by the other Contracting Party:

(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;

(c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging 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 a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up in the territory of the other Con-

och "landning för andra än trafikändamål": vad som fastställts i artiklarna 2 och 96 i konventionen,

e) termen "avtal": detta avtal, bilagan därtill, och alla ändringar däri,

f) termen "bilaga": bilagan till detta avtal eller enligt ändring i enlighet med bestämmelserna i artikel 18.2 i detta avtal. Bilagan utgör en integrerad del av detta avtal och alla hänvisningar till avtalet skall inbegripa hänvisningar till bilagan om inte annat föreskrivs,

g) termen "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 andra tjänster som utförs av transportören i samband med lufttransporten, samt inbegripet ersättning och villkor som erbjuds ombud, dock exklusive ersättning eller villkor för transport av post,

h) termen "användaravgift": en avgift som de behöriga myndigheterna tar ut av lufttrafikföretag för användning av en flygplats eller anordningar för flygnavigering, för luftfartyg, deras besättningar, passagerare och last.

Artikel 2 TRAFIKRÄTTIGHETER

1. Var och en av de avtalsslutande parterna beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter att bedriva internationell lufttrafik genom det eller de lufttrafikföretag som designats av den andra avtalsslutande parten:

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 designerade lufttrafikföretag att inom den andra avtalsslutande partens terri-

tracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1. (a) and (b) of this Article.

Article 3 DESIGNATION OF AIRLINES

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

2. On receipt of such designation, which shall be submitted and confirmed through diplomatic channels, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline or airlines so designated the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an 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. (a) The Government of the Kingdom of Sweden 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 a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Latvia and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Latvia.

(b) The Government of the Republic of Latvia shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such

torium ta ombord passagerare, gods och post till befordran mot ersättning eller avgift med destination till en annan punkt inom den senare avtalsslutande partens territorium.

3. Varje avtalsslutande parts lufttrafikföretag, förutom de som har designerats enligt artikel 3 i detta avtal, skall även åtnjuta de rättigheter som anges i punkt 1 a) och b) i denna artikel.

Artikel 3 DESIGNERING AV LUFTTRAFIKFÖRETAG

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

2. Vid mottagande av ett sådant meddelande om designering, vilket skall överlämnas och bekräftas på diplomatisk väg, skall den andra avtalsslutande parten, med förbehåll för bestämmelserna i punkterna 3 och 4 i denna artikel, utan dröjsmål bevilja lufttrafikföretaget eller -företagen som sålunda designerats erforderligt trafiktillstånd.

3. Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kan begära att ett lufttrafikföretag som designerats av den andra avtalsslutande 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 a) Konungariket Sveriges regering skall ha rätt att vägra bevilja trafiktillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga för att ett designerat lufttrafikföretag skall kunna utöva de rättigheter som anges i artikel 2 i detta avtal, i varje fall då den inte är övertygad om att effektiv kontroll över lufttrafikföretaget upprätthålls i Lettland och att lufttrafikföretaget är konstituerat och har sitt huvudkontor i Lettland.

b) Republiken Lettlands regering skall ha rätt att vägra bevilja trafiktillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga för att ett

conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Sweden and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Sweden.

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

Article 4 REVOCATION, SUSPENSION AND IMPOSITION OF CONDITIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:

(a) (i) in the case of the Government of the Kingdom of Sweden in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Latvia and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Latvia;

(ii) in the case of the Government of the Republic of Latvia in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in Sweden and that the airline is incorporated and has its principal place of business in Sweden;

(b) in the case of failure by such airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights;

or

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

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only

designerat lufttrafikföretag skall kunna utöva de rättigheter som anges i artikel 2 i detta avtal, i varje fall då den inte är övertygad om att effektiv kontroll över lufttrafikföretaget upprätthålls i Sverige och att lufttrafikföretaget är konstituerat och har sitt huvudkontor i Sverige.

5. När ett lufttrafikföretag sålunda har designerats och bemyndigats kan det påbörja överenskommen trafik, under förutsättning att lufttrafikföretaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal, inbegripet de som rör tariffer.

Artikel 4 ÅTERKALLANDE, UPPHÄVANDE OCH INFÖRANDE AV VILLKOR

1. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att neka eller återkalla ett trafiktillstånd eller att upphäva utövandet av de rättigheter som anges i artikel 2 i detta avtal för ett lufttrafikföretag som designerats av den andra avtalsslutande parten eller att ställa de villkor som den anser nödvändiga vid utövandet av dessa rättigheter

a) i) vad gäller Konungariket Sveriges regering, i varje fall där den inte är övertygad om att effektiv kontroll upprätthålls över det lufttrafikföretaget i Lettland och att lufttrafikföretaget är konstituerat och har sitt huvudkontor i Lettland,

ii) vad gäller Republiken Lettlands regering, i varje fall där den inte är övertygad om att effektiv kontroll upprätthålls över det lufttrafikföretaget i Sverige och att lufttrafikföretaget är konstituerat och har sitt huvudkontor i Sverige,

b) då ett sådant lufttrafikföretag inte följer den avtalsslutande parts lagar eller andra författningar som beviljar dessa rättigheter eller

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

2. Såvida inte omedelbart återkallande eller upphävande av trafiktillstånd som omnämns i punkt 1 i denna artikel eller införande av villkoren däri är nödvändigt för att förhindra överträdelser av lagar eller andra författningar, skall sådan rättighet endast

after consultation with the other Contracting Party.

Article 5 USER CHARGES

1. A Contracting Party shall not impose on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and levied in accordance with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

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

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

Article 6 CUSTOMS DUTIES

Aircraft operated on international air services by the designated airlines 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

utövas efter samråd med den andra avtalsslutande parten.

Artikel 5 ANVÄNDARAVGIFTER

1. En avtalsslutande part skall inte ta ut högre avgifter av den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag än de som tas ut av dess egna lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan de avtalsslutande parternas territorier.

Varje avgift för flygnavigering som åläggs internationell trafik som bedrivs av lufttrafikföretag, vilka har bemyndigande från en av de avtalsslutande parterna, skall stå i rimlig proportion till kostnaden för de tjänster som utförs för berört lufttrafikföretag och som uttas i enlighet med relevanta riktlinjer utfärdade av den internationella luftfartsorganisationen (ICAO).

2. När överenskommen trafik bedrivs, skall samma enhetliga villkor tillämpas av båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag vid användning av flygplatser såväl som av alla andra anordningar under dess kontroll.

3. Vardera avtalsslutande parten skall uppmuntra samråd om användaravgifter mellan dess behöriga avgiftsmyndigheter och de lufttrafikföretag som använder de tjänster och de anordningar som tillhandahålls av dessa myndigheter, när så är möjligt, genom dessa lufttrafikföretags ställföreträdande organisationer. Underrättelse i skälig tid om alla förslag till ändring av sådana avgifter skall lämnas till användarna för att göra det möjligt för dem att yttra sig innan ändringarna görs. Vardera avtalsslutande parten skall vidare uppmuntra sina behöriga avgiftsmyndigheter och användarna att utbyta lämplig information om sådana avgifter.

Artikel 6 TULLAVGIFTER

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

fees, and other duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

There shall also be relieved from the duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

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

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

and

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

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

The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

från alla tullar, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens område, förutsatt att utrustningen och förråden finns kvar ombord på luftfartyget till dess att de åter utförs.

Med undantag av avgifter som grundas på kostnaden för den tjänst som tillhandahålls skall befrielse från de tullar, avgifter och pålagor som avses i punkt 1 i denna artikel även gälla följande:

a) luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och som tas ombord, inom rimliga gränser, för förbrukning på utgående luftfartyg som används i internationell lufttrafik genom ett av den andra avtalsslutande parten designerat lufttrafikföretag,

b) reservdelar, inbegripet motorer som införs i en avtalsslutande parts territorium, för underhåll eller reparation av luftfartyg som används av ett av den andra avtalsslutande parten designerat lufttrafikföretag inom internationell lufttrafik

och

c) bränsle, smörjmedel och förbrukningsbara tekniska förråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för förbrukning på ett luftfartyg som används i internationell lufttrafik genom ett av den andra avtalsslutande parten designerat lufttrafikföretag, även då dessa förråd skall användas under en del av resan som företas över den avtalsslutande parts territorium där de tas ombord.

Det kan krävas att utrustning och förråd som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel hålls under övervakning eller kontroll av vederbörande myndigheter.

De lättnader som föreskrivs i denna artikel skall också gälla när de av den ena avtalsslutande parten designerade lufttrafikföretagen har ingått arrangemang med ett annat eller andra lufttrafikföretag om lån eller överföring av vad som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel till den andra avtalsslutande partens territorium, under förutsättning att ett sådant eller sådana andra lufttrafikföretag samtidigt åtnjuter dessa lättnader från den andra avtalsslutande parten.

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

1. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crew, passengers, cargo, and mail, upon transit of, admission to, departure from, and while within the territory of such a Contracting Party.

2. 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.

Article 9

CAPACITY PROVISIONS

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline or airlines operate.

3. The agreed services provided by a desig-

Artikel 7

**FÖRVARING AV LUFTBUREN
UTRUSTNING OCH FÖRRÅD**

Den sedvanliga luftburna utrustningen, liksom material 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 utförs eller på annat sätt avyttras i enlighet med tullföreskrifterna.

Artikel 8

**TULLBEHANDLINGSBESTÄMMELSER
VID ANKOMST**

1. En avtalsslutande parts lagar och andra författningar beträffande inresa, tullklaring, transit, immigration, pass, tullar och karantän skall iakttas av den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag och av eller för dess besättning, passagerare, gods, och post vid transit av, inresa till, avresa från och vid vistelse inom en sådan avtalsslutande parts territorium.

2. 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.

Artikel 9

KAPACITETSBESTÄMMELSER

1. Det skall råda rimliga och lika möjligheter för varje avtalsslutande parts designerade lufttrafikföretag att bedriva lufttrafik på vilken som helst flyglinje som anges i bilagan till detta avtal.

2. Vid bedrivande av överenskommen trafik på linjer som anges i bilagan till detta avtal skall vardera avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag ta hänsyn till den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretags intressen för att inte onödigtvis försvåra den lufttrafik som det sistnämnda lufttrafikföretaget eller -företagen bedriver.

3. Överenskommen trafik som bedrivs av

nated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail, and freight, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline.

Article 10 TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other 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, may be agreed between the designated airlines of the Contracting Parties. The designated airlines may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before filing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from filing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline has failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariffs, or because no other designated airline is operating on the same route.

3. Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1 (g). It shall be filed not less than 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

ett designerat lufttrafikföretag skall som sitt främsta mål ha tillhandahållande av tillräcklig kapacitet för att motsvara aktuella och skäligen förutsedda behov av transport av passagerare, post och frakt från eller till den avtalsslutande parts territorium som designerat lufttrafikföretaget.

Artikel 10 TARIFFER

1. De tariffer som skall tas ut av den ena avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag för befordran till eller från den andra avtalsslutande partens territorium skall fastställas på rimlig nivå, med vederbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer, inbegripet driftskostnader, skälig vinst och andra lufttrafikföretags tariffer.

2. De lufttrafikföretag som designerats av de avtalsslutande parterna kan enas om de tariffer som avses i punkt 1 i denna artikel. De designerade lufttrafikföretagen kan samråda med andra lufttrafikföretag som trafikerar hela eller en del av samma linje innan de anmäler sådana tariffer. Ett designerat lufttrafikföretag skall dock inte uteslutas från rätten att anmäla och inte heller de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter från rätten att godkänna tariffer, om det lufttrafikföretaget har misslyckats att uppnå överenskommelse med de andra designerade lufttrafikföretagen om sådana tariffer, eller därför att inget annat designerat lufttrafikföretag trafikerar samma linje.

3. Varje tariff som föreslås av ett av en avtalsslutande part designerat lufttrafikföretag för befordran till och från den andra avtalsslutande partens område skall anmälas till de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter av det designerade lufttrafikföretag som söker godkännande av tariffen i sådan form som luftfartsmyndigheterna var för sig kan kräva för att närmare utröna de omständigheter som avses i artikel 1 g). Den skall anmälas minst 30 dagar (eller en kortare period som de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter kommer överens om) före den föreslagna införandedagen. Den föreslagna tariffen skall behandlas som om den anmälts hos en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter samma dag som dessa luftfartsmyndigheter mottar den.

4. Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph 3 of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have given to the aeronautical authorities of the other Contracting Party a written notice of disapproval of the proposed tariff.

The notice of disapproval shall be treated as having been given on the date on which it is received by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

5. If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph 4 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

6. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such expiry dates, as they consider appropriate. Where a tariff has an expiry date, it shall remain in force until the due expiry date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the expiry date.

When a tariff has been approved without an expiry date, and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force, until the aeronautical authorities of either Contracting Party gives notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended expiry date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party

4. Varje föreslagen tariff får godkännas av en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter vid vilken tidpunkt som helst och, förutsatt att den har anmälts i enlighet med punkt 3 i denna artikel, skall anses ha godkänts av denna avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter om inte, inom 30 dagar (eller en kortare period som de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter kommer överens om) efter dagen för anmälan, den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skriftligen ha underrättat den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter om att den ej godkänner den föreslagna tariffen.

Underrättelsen om icke-godkännande skall behandlas som om den lämnats den dag då den mottogs av den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter.

5. Ifall en underrättelse om icke-godkännande lämnas i enlighet med bestämmelserna i punkt 4 i denna artikel, kan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter gemensamt fastställa tariffen. En avtalsslutande part får för detta ändamål, inom 30 dagar från underrättelsen om icke-godkännande, begära samråd mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, som skall ske inom 30 dagar från den dag då den andra avtalsslutande parten skriftligen erhåller en sådan begäran.

6. Vid godkännande av tariffen får emellertid en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter till sitt godkännande lägga till sådana förfallodagar som de anser skäligen. Då en tariff har en förfallodag skall den gälla till den vederbörliga förfallodagen, om den inte upphävs av det berörda lufttrafikföretaget eller de berörda lufttrafikföretagen med godkännande av båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, eller om inte en ersättningstariff har anmälts och godkänts före förfallodagen.

När en tariff har godkänts utan en förfallodag, och om ingen ny tariff har anmälts och godkänts, skall denna tariff gälla tills endera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter lämnar underrättelse om att den avser upphäva sitt godkännande. Sådan underrättelse skall lämnas minst 90 dagar före den avsedda dagen för tariffens upphörande. Den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter

may within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

7. If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraph 5 and 6 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement.

8. Without prejudice to the application of the provisions of the Air Services Agreement the designated airlines shall be allowed to match (i.e. in price level, conditions, and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties on a specified route between the Republic of Latvia and the Kingdom of Sweden, provided that the matching fare is to be applied on the same specified route or on an alternative routing which does not exceed the distance along the said specified route by more than 20 per cent.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that

(a) the tariffs charged and collected conform to the tariffs accepted by both aeronautical authorities,

and

(b) no airline rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly.

Article 11 FINANCIAL PROVISIONS

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall on demand — subject to the right of the other Contracting Party to exercise equitable and in good faith and on a non-discriminatory basis, the powers conferred by its laws — have the right to convert and remit from the other Contracting Party

kan, inom 30 dagar från mottagandet av nämnda underrättelse, begära samråd mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter i syfte att gemensamt fastställa en ersättningsstariff. Sådana samråd skall ske inom 30 dagar från den dag då den andra avtalsslutande parten skriftligen erhåller en sådan begäran.

7. Om en tariff inte har godkänts av en avtalsslutande stats luftfartsmyndigheter och om de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter har misslyckats med att gemensamt fastställa en tariff i enlighet med punkt 5 och 6 i denna artikel, skall tvisten lösas i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i detta avtal.

8. Utan att det inverkar menligt på tillämpningen av bestämmelserna i luftfartsavtalet skall de designerade lufttrafikföretagen tillåtas att tillämpa en tariff som motsvarar (t.ex. vad gäller prisnivå, villkor, och förfallodag) varje tariff som vederbörligen godkänts och som tillämpas av ett lufttrafikföretag som designerats av en av de avtalsslutande parterna på en angiven linje mellan Republiken Lettland och Konungariket Sverige, under förutsättning att ifrågavarande avgift tillämpas på samma angivna linje eller på en alternativ linje som inte överskrider sträckan längs nämnda angivna linje med mer än 20 procent.

9. De båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skall sträva efter att säkerställa att

a) de tariffer som debiteras överensstämmer med de tariffer som accepterats av båda luftfartsmyndigheterna

och

b) inget lufttrafikföretag under några som helst omständigheter rabatterar någon del av sådana tariffer vare sig direkt eller indirekt.

Artikel 11 FINANSIELLA BESTÄMMELSER

1. En avtalsslutande parts designerade lufttrafikföretag skall på begäran — med förbehåll för den andra avtalsslutande partens rätt att skäligen och ärligt samt på en icke-diskriminerande grundval utöva de befogenheter som ges i dess lagar - ha rätt att konvertera och från den andra avtalsslutande parten

local revenues in excess of sums locally disbursed.

2. The conversion and remittance of such revenues shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

3. Whenever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

Article 12 EXCHANGE OF STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline or airlines on the agreed services.

Article 13 AIRLINE REPRESENTATION

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

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such

översända lokala intäkter som överstiger de belopp som utbetalas lokalt.

2. Konvertering och översändande av sådana belopp skall ske på grundval av de officiella växelkurser som gäller för löpande betalningar eller, om det inte finns några officiella växelkurser, till aktuella kurser på den öppna valutamarknaden för löpande betalningar, och skall inte påföras andra avgifter än de som vanligen tas ut av banker för att utföra sådana tjänster.

3. Om systemet för betalningar mellan de avtalsslutande parterna regleras i en separat överenskommelse, skall denna tillämpas.

Artikel 12 UTBYTE AV STATISTIK

Endera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall på begäran förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter med sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter som rimligtvis kan krävas för granskning av den kapacitet som tillhandahålls i överenskommen trafik av den förstnämnda avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag.

Dessa uppgifter skall innehålla all den information som är nödvändig för att fastställa den trafikvolym som befordras av lufttrafikföretaget eller -företagen i överenskommen trafik.

Artikel 13 LUFTTRAFIKFÖRETAGS REPRESENTATION

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag på grundval av reciprocitet rätt att på dess territorium hålla kontor och representanter, inbegripet administrativ, kommersiell och teknisk personal, som kan behövas för det berörda eller de berörda lufttrafikföretagens behov.

2. Det eller de lufttrafikföretag som vardera avtalsslutande parten har designerat skall ha rätt att delta i försäljning av lufttransport inom den andra avtalsslutande partens område, antingen direkt eller genom ombud. De avtalsslutande parterna skall inte inskränka rätten för vardera avtalsslutande partens designerade lufttrafikföretag att

transportation in local currency or in any freely convertible currency.

Article 14 APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES

The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least 30 days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services, and the types of aircraft to be used.

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

Article 15 AVIATION SECURITY

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of "the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September, 1963", "the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December, 1970", "the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971" and "Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988".

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

sälja, och för någon person att köpa, sådan transport i lokal eller i en fritt konvertibel valuta.

Artikel 14 GODKÄNNANDE AV TRAFIK- PROGRAM

Det eller de lufttrafikföretag som den ena avtalsslutande parten har designerat skall underställa den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter sitt trafikprogram för godkännande minst 30 dagar innan trafiken påbörjas. Programmet skall framför allt omfatta de tidtabeller, den trafiktäthet och de flyplanstyper som skall användas.

Varje ändring som görs vid en senare tidpunkt skall meddelas luftfartsmyndigheterna för godkännande.

Artikel 15 FLYGSÄKERHET

1. Vardera avtalsslutande parten bekräftar att dess skyldighet mot den andra avtalsslutande parten att skydda den civila luftfartens säkerhet mot rättsstridig inblandning utgör en integrerad del av detta avtal. Varje avtalsslutande part skall framför allt handla i enlighet med luftfartens säkerhetsbestämmelser i "Konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg" undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, "Konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg" undertecknad i Haag den 16 december 1970, "Konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet" undertecknad i Montreal den 23 september 1971 och "Protokoll för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik. Tillägg till konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet upprättad i Montreal den 23 september 1971", undertecknad i Montreal den 24 februari 1988.

2. Varje avtalsslutande part skall på begäran erhålla all nödvändig assistans av den andra avtalsslutande parten för att förhindra olaga besittningstagande av civilt luftfartyg och andra olaga handlingar mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och be-

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail, 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

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

3. De avtalsslutande parterna skall, i sina ömsesidiga relationer, handla i enlighet med de tillämpliga bestämmelser för luftfartens säkerhet som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och som återfinns som bilagor till konventionen om internationell civil luftfart öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944. Varje avtalsslutande part skall kräva att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg i dess register eller de som bedriver lufttrafik med luftfartyg och som har sin huvudsakliga verksamhet i eller är stadigvarande bosatta inom dess område samt att de som driver flygplatser inom dess område, handlar i enlighet med sådana bestämmelser för luftfartens säkerhet.

4. Vardera avtalsslutande parten är införd med att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg kan åläggas att iakta de bestämmelser för flygsäkerhet som avses i punkt 3 i denna artikel och som den andra avtalsslutande parten kräver vid inresa till, utresa från eller vistelse inom den andra avtalsslutande partens område. Varje avtalsslutande part skall säkerställa att lämpliga åtgärder till fullo vidtas inom dess område för att skydda luftfartyget och kontrollera passagerare, besättning, handbagage, bagage, gods, post 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 varje avtalsslutande part bistå den andra avtalsslutande parten 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.

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 of its Annexes.

2. Either Contracting Party may request consultations, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of 90 days of the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17 AMENDMENTS

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 90 days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. 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 Annexes to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 18 CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

If a general Multilateral Air Convention comes into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such agreement shall prevail.

Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the Multilateral Convention.

Artikel 16 SAMRÅD

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

2. Endera avtalsslutande parten kan begära samråd som kan ske antingen muntligen eller genom skriftväxling och som skall inledas 90 dagar efter den dag då en sådan begäran mottagits, såvida inte de avtalsslutande parterna kommit överens om annat.

Artikel 17 ÄNDRINGAR

1. Om den ena 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 luftfartsmyndigheterna antingen muntligen eller genom skriftväxling, skall inledas inom 90 dagar efter dagen för mottagandet av en sådan begäran, såvida inte de avtalsslutande parterna kommit överens om annat. Ändringar som sålunda överenskommits träder i kraft när de har godkänts i enlighet med båda avtalsslutande parternas författningsbestämmelser och bekräftats genom diplomatisk notväxling.

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

Artikel 18 ÖVERENSSTÄMMELSE MED MULTI- LATERALA KONVENTIONER

Om en allmän multilateral konvention om luftfart träder i kraft för de båda avtalsslutande parterna, skall bestämmelserna i ett sådant avtal tillämpas.

Samråd i enlighet med artikel 16 i detta avtal kan ske i syfte att besluta om i vilken utsträckning detta avtal påverkas av bestämmelserna i den multilaterala konventionen.

Article 19
SETTLEMENT OF DISPUTES

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or the dispute may 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. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 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 period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the Tribunal, and shall determine the place, where arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral Tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

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

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other

Artikel 19
TVISTLÖSNING

1. Om en tvist uppkommer mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parterna 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 den till en person eller ett organ för avgörande, eller kan tvisten på begäran av endera avtalsslutande parten hänskjutas för avgörande till en skiljenämnd bestående av tre skiljemän, varav vardera avtalsslutande parten utser en och de båda sålunda utsedda skiljemännen utser den tredje. Vardera avtalsslutande parten skall utse en skiljeman inom 60 dagar från den dag då endera avtalsslutande parten från den andra på diplomatisk väg mottagit en begäran om biläggande av tvisten genom skiljeförfarande, och den tredje skiljemannen skall utses inom en därpå följande tidsfrist av 60 dagar. Om någon av de avtalsslutande parterna underlåter att utse en skiljeman inom den angivna tiden eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den angivna tiden, kan endera avtalsslutande parten begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd utser en eller flera skiljemän, allt efter omständigheterna. I samtliga fall skall den tredje skiljemannen vara medborgare i en tredje stat, fungera som ordförande i skiljenämnden och bestämma var skiljeförfarandet skall äga rum. Om ordföranden anser att han är medborgare i en stat som inte kan betraktas som neutral i förhållande till tvisten, skall den vice ordförande som är äldst och inte är diskvalificerad av den anledningen, sköta utseendet av skiljemän. Skiljenämnden skall fatta sitt beslut med röstmajoritet.

3. Kostnaderna för skiljenämnden skall delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

4. De avtalsslutande parterna förbinder sig att följa ett beslut som fattats enligt punkt 2 i denna artikel.

5. Om och så länge som endera avtalsslutande parten underlåter att följa ett beslut som fattats enligt punkt 2 i denna artikel, kan

Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines in default.

**Article 20
TERMINATION**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate 12 months after 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 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**Article 21
REGISTRATION**

This Agreement and its Annexes 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 signature and definitively from the date when the Contracting Parties 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.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate, at Riga this 3 day of June, 1993 in the English language.

den andra avtalsslutande parten begränsa, vägra att bevilja eller återkalla de rättigheter eller privilegier som med stöd av detta avtal beviljats den felande avtalsslutande parten eller det felande designerade lufttrafikföretaget eller -företagen.

**Artikel 20
UPPSÄGNING**

Endera avtalsslutande parten kan när som helst skriftligen underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. En sådan underrättelse skall samtidigt tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen. I så fall skall avtalet upphöra att gälla 12 månader efter den 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 den anses ha mottagit 14 dagar efter det att den mottagits av Internationella civila luftfartsorganisationen.

**Artikel 21
REGISTRERING**

Detta avtal och dess bilagor och varje senare ändring däri skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

**Artikel 22
IKRAFTTRÄDANDE**

Detta avtal träder provisoriskt i kraft från dagen för undertecknandet och slutgiltigt från den dag då de avtalsslutande parterna har notifierat varandra genom noteväxling att de avtalsslutande parternas konstituella krav för att detta avtal skall träda i kraft har uppfyllts.

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

Som skedde i Riga den 3 juni 1993 på engelska språket.

For the Government of the Kingdom of
Sweden
Andreas Ådahl

For the Government of the Republic of
Latvia
Andris Gūtmanis

ANNEX

to the Air Services Agreement between the
Government of the Kingdom of
Sweden and the Government of the Republic
of Latvia

1. Routes to be operated by the designated
airline or airlines of the Government of the
Kingdom of Sweden:

<i>Column 1</i>	<i>Column 2</i>
Points in Sweden	Riga and one more point in the territory of Latvia

2. Routes to be operated by the designated
airline or airlines of the Government of the
Republic of Latvia:

<i>Column 1</i>	<i>Column 2</i>
Points in Latvia	Stockholm and one more point in the territory of Sweden

3. Nothing will prevent a designated airline
of either Contracting Party to serve other
points than those specified in this Annex pro-
vided that no commercial rights are exercised
between those points and the territory of the
other Contracting Party.

För Konungariket Sveriges regering
Andreas Ådahl

För Republiken Lettlands regering
Andris Gūtmanis

BILAGA

till luftfartsavtalet mellan Konungariket
Sveriges regering och Republiken Lettlands
regering

1. Flyglinjer som får trafikeras av lufttra-
fikföretag som designerats av Konungariket
Sveriges regering:

<i>Kolumn 1</i>	<i>Kolumn 2</i>
Punkter i Sverige	Riga och en ytterligare punkt inom Lettlands territorium

2. Flyglinjer som får trafikeras av lufttra-
fikföretag som designerats av Republiken
Lettlands regering:

<i>Kolumn 1</i>	<i>Kolumn 2</i>
Punkter i Lettland	Stockholm och en ytterligare punkt inom Sveriges territorium

3. Ingenting skall hindra ett lufttrafikfö-
retag som designerats av endera avtalsslutande
parten att trafikera andra punkter än de som
anges i denna bilaga, under förutsättning att
inga kommersiella rättigheter utövas mellan
dessa punkter och den andra avtalsslutande
partens territorium.