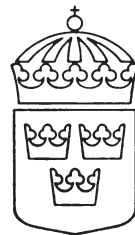


Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 1102-3716

Utgiven av Utrikesdepartementet

SÖ 2004: 53

Nr 53

Luftfartsavtal med Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong Hongkong 14 mars 2000

Regeringen beslutade den 3 februari 2000 att underteckna avtalet. Den 27 november 2003 beslutade regeringen att godkänna artikel 10 i luftfartsavtalet. Underrättelse om godkännandet lämnades till Folkrepubliken Kinas administrativa region Hongkong den 20 december 2003. Avtalet trädde i kraft vid undertecknandet, utom artikel 10, som trädde i kraft först den 20 december 2003.

Riksdagsbehandling: Prop 2002/03:127, bet. 2003/04:SkU4, rskr. 2003/04:19.

Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and Government of the Hong Kong Special Administrative region of the People's Republic of China concerning Scheduled Air Services

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for scheduled air services between Sweden and the Hong Kong Special Administrative Region.

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement:

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Sweden, the Civil Aviation Administration, and in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Secretary for Economic Services and the Director of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities;

(b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) the term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Sweden has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened

Luftfartsavtal mellan Konungariket Sveriges regering och regeringen i Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong

Konungariket Sveriges regering och regeringen i Folkrepubliken Kinas särskilda administrativa region Hongkong (*den särskilda administrativa regionen Hongkong*),

som önskar ingå ett avtal i syfte att tillhandahålla en ram för regelbunden lufttrafik mellan Sverige och den särskilda administrativa regionen Hongkong,

har kommit överens om följande.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal avses med

a) *luftfartsmyndigheter*, vad beträffar Sverige, Luftfartsverket, och, vad beträffar den särskilda administrativa regionen Hongkong, sekreteraren för ekonomiska tjänster och direktören för civil luftfart, eller, för bådas del, varje person eller organ som är bemyndigat att utföra alla uppgifter som för närvarande kan utföras av de nämnda myndigheterna,

b) *utsett lufttrafikföretag* ett lufttrafikföretag som har utsetts och bemyndigats i enlighet med avtalets artikel 4,

c) *område*, vad beträffar den särskilda administrativa regionen Hongkong, Hongkong-ön, Kowloon och New Territories, och, vad beträffar Sverige, den betydelse som ges termen *territorium* i artikel 2 i konventionen om internationell civil luftfart som öppnades för underteck-

for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(f) The term “tariff” means
– the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

– the rate charted by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

– the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attached to it; and

– the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

Article 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the relevant Annexes and any relevant amendments to the Convention or to these Annexes, insofar as these provisions are applicable to international air services.

nande i Chicago den 7 december 1944,

d) *lufttrafik, internationell lufttrafik, lufttrafikföretag och landning för andra ändamål än trafikändamål* vad som fastställs för dessa termer i artikel 96 i nämnda konvention,

e) begreppet *detta avtal* även avtalets bilaga och alla ändringar i den och i detta avtal,

f) *tariff*
– de biljettpriser som ett lufttrafikföretag tar ut för befordran av passagerare och deras bagage i regelbunden lufttrafik plus de avgifter och villkor för tjänster som är förenade därmed,

– de fraktsatser som ett lufttrafikföretag tar ut för befordran av gods (utom post) i regelbunden lufttrafik,

– de villkor som gäller för tillträde till, respektive tillämpning av, alla sådana biljettpriser, respektive fraktsatser, inklusive alla till tariffen anslutna förmåner, och

– de kommissioner som ett lufttrafikföretag betalar till en agent för av denne sålda biljetter och utfärdade lufttransportdokument för befordran i regelbunden lufttrafik.

Artikel 2

Bestämmelser i Chicagokonventionen som är tillämpliga på internationell lufttrafik

Vid tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parterna handla i enlighet med bestämmelserna i konventionen om internationell civil luftfart som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944 inbegripet tillämpliga bilagor och tillämpliga ändringar till konventionen eller dess bilagor, i den utsträckning dessa bestämmelser är tillämpliga på internationell lufttrafik.

Article 3

Grants of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services

(a) the right to fly across its area without landing;

(b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination, in an international air service.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

Artikel 3

Trafikrättigheter

1. Vardera avtalslutande parten beviljar den andra avtalslutande parten följande rättigheter för dess internationella lufttrafik:

a) rätt att färdas över dess område utan att landa,

b) rätt att landa inom dess område för andra ändamål än trafikändamål.

2. Vardera avtalslutande parten beviljar den andra avtalslutande parten de rättigheter som anges nedan i detta avtal i syfte att bedriva internationell lufttrafik på de flyglinjer som anges i den tillämpliga avdelningen i bilagan till detta avtal. Denna trafik och dessa flyglinjer benämns härnedan *den överenskomna trafiken* respektive *de angivna flyglinjerna*. När de bedriver överenskommen trafik på en angiven flyglinje, skall vardera avtalslutande partens utsedda lufttrafikföretag, utöver de rättigheter som anges i punkt 1 i denna artikel, ha rätt att landa inom den andra avtalslutande partens område på de punkter som fastställts för respektive flyglinje i enlighet med bilagan till detta avtal för att ta ombord och lämna av passagerare och last, inklusive post, var för sig eller kombinerat, i internationell lufttrafik.

3. Ingenting i punkt 2 i denna artikel skall anses medföra rätt för den ena avtalslutande parters utsedda lufttrafikföretag att inom den andra avtalslutande partens område ta ombord passagerare och gods, inklusive post, mot betalning eller avgift med destination till en annan punkt inom den andra avtalslutande partens område.

Article 4*Designation of and Authorisation 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 and to withdraw or alter such designations.

(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 airline or airlines designated the appropriate authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the authorisations 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 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in Sweden or its citizens.

(b) The Government of the Kingdom of Sweden shall have the right to refuse to grant the authorisations 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 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) 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 regula-

Artikel 4*Utseende av lufttrafikföretag och beviljande av trafiktillstånd*

1. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att skriftligen till den andra avtalsslutande parten utse ett eller flera lufttrafikföretag för att bedriva den överenskomna lufttrafiken på de angivna flyglinjerna och att återta eller ändra sådana utseenden.

2. Vid mottagandet av ett sådant meddelande, skall den andra avtalsslutande parten, med förbehåll för bestämmelserna i punkterna 3 och 4 i denna artikel, utan dröjsmål bevilja det eller de utsedda lufttrafikföretagen de tillämpliga trafiktillstånden.

3 a) Den särskilda administrativa regionen Hongkongs regering skall ha rätt att vägra att bevilja de trafik-tillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel och att ställa sådana villkor som den anser nödvändigt för ett utsett lufttrafikföretags utövande av de rättigheter som anges i artikel 3.2 i detta avtal, i de fall den inte är övertygad om att lufttrafikföretaget till väsentlig del ägs och faktiskt kontrolleras av Sverige eller av svenska medborgare.

b) Konungariket Sveriges regering skall ha rätt att vägra att bevilja trafik-tillstånd som avses i punkt 2 i denna artikel, och att ställa sådana villkor som den anser nödvändigt för att ett utsett lufttrafikföretag skall kunna utöva de rättigheter som anges i artikel 3.2 i detta avtal i de fall den inte är övertygad om att lufttrafikföretaget har konstituerats i och har sitt huvudkontor i den särskilda administrativa regionen Hongkong.

4. Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter har rätt kräva att ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och

tions normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised 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 5

Revocation or Suspension of Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend and authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(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 those rights:

(a) (i) in the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in Sweden or its citizens;

(ii) in the case of the Government of the Kingdom of Sweden, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

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

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

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph

bestämmelser som normalt och rimligen tillämpas av sådana myndigheter på bedrivande av internationell lufttrafik.

5. När ett lufttrafikföretag har utsetts och beviljats trafikrättigheter, får det börja bedriva överenskommen lufttrafik, om det uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal, däribland tariffbestämmelserna.

Artikel 5

Återkallande och upphävande av trafikrättigheter

1. Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att återkalla eller tillfälligt upphäva de trafikrättigheter som anges i artikel 3.2 i detta avtal för ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten eller att uppställa de villkor som den anser nödvändigt för utövandet av dessa rättigheter,

a) i) beträffande den särskilda administrativa regionen Hongkongs regering, i de fall den inte är övertygad om att lufttrafikföretaget till väsentlig del ägs och faktiskt kontrolleras av Sverige eller av svenska medborgare,

ii) beträffande Konungariket Sveriges regering, i de fall den inte är övertygad om att lufttrafikföretaget har konstituerats i och har sitt huvudkontor i den särskilda administrativa regionen Hongkong, eller

b) om lufttrafikföretaget inte följer den avtalsslutande parts lagar och bestämmelser som beviljar dessa rättigheter, eller

c) om lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva verksamheten i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

2. Om inte omedelbart återkallande eller upphävande av de trafikstillstånd som nämns i punkt 1 i denna

(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 after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the agreed services which the latter provides.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) traffic requirements to and

artikel eller föreläggande av där nämnda villkor är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar och bestämmelser, skall dessa åtgärder vidtas först sedan samråd skett med den andra avtalslutande parten.

Artikel 6

Vägledande principer för bedrivande av överenskommen trafik

1. Vardera avtalslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall ha rättvisa och lika möjligheter att bedriva överenskommen trafik på angivna flyglinjer.

2. Vid bedrivandet av trafiken skall vardera avtalslutande partens utsedda lufttrafikföretag beakta den andra avtalslutande partens utsedda lufttrafikföretags intressen så att de inte på ett otillbörligt sätt påverkar dessas trafik.

3. Den trafik som tillhandahålls av de avtalslutande parternas utsedda lufttrafikföretag skall ha ett nära samband med allmänhetens krav på transport på de angivna flyglinjerna och skall som första mål ha att med en rimlig lastfaktor tillhandahålla tillräcklig kapacitet för att tillgodose aktuella och skäligen förväntade krav på befordran av passagerare och last, inklusive post, som utgår från eller är destinerad till den avtalslutande parts område som har utsett lufttrafikföretaget. Tillhandahållande av befordran av passagerare och last, inklusive post, både sådana som tas ombord på och sådana som lämnar luftfartyget på andra punkter på de angivna flyglinjerna än punkter i den avtalslutande parts område som har utsett lufttrafikföretaget, skall göras i enlighet med de allmänna principerna att kapaciteten skall vara relaterat till följande faktorer:

a) trafikbehovet till och från den

from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the states comprising that region; and

(c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7

Approval of Schedules

(1) The schedules of the designated airlines of each Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

(2) The schedules shall be communicated at least 30 days before the beginning of the operations and shall include in particular the timetables, frequency of services and types and configuration of aircraft to be operated.

(3) Any subsequent modification in an operational programme of the designated airlines of one Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8

Tariffs

(1) The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including

avtalsslutande parts område som har utsett lufttrafikföretaget,

b) trafikbehovet i den region genom vilken den överenskomna trafiken passerar, med beaktande av annan lufttrafik som har upprättats av lufttrafikföretag tillhörande staterna i regionen, och

c) behovet av genomgående lufttrafik.

4. Den kapacitet som skall tillhandahållas på de angivna flyglinjerna skall vara den som från tid till annan bestäms av de avtalsslutande parterna gemensamt.

Artikel 7

Godkännande av trafikprogram

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretags trafikprogram skall underställas den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande.

2. Trafikprogrammen skall offentliggöras senast 30 dagar innan trafiken skall inledas och skall särskilt innehålla tidtabeller, turtäthet samt typer och konfigurationer av de luftfartyg som avses användas.

3. Alla senare ändringar i de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretags trafikprogram skall underställas luftfartsmyndigheterna i den andra avtalsslutande parten för godkännande.

Artikel 8

Tariffer

1. De tariffer som skall tillämpas av den ena avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag för befordran till och från den andra avtalsslutande partens område skall vara de som har godkänts av båda de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och skall fastställas på skäliga nivåer med vederbörlig hänsyn till alla relevanta

cost of operation, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, 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(f). It shall be filed not less than 60 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.

(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

faktorer, inbegripet driftskostnader, användarnas intressen, skäligen vinst samt de tariffer som tillämpas av andra lufttrafikföretag som bedriver trafik på hela eller en del av samma flyglinje.

2. De tariffer som avses i punkt 1 i denna artikel får avtalas av de av avtalssslutande parterna utsedda lufttrafikföretag som begär godkännande av tarifferna, vilka får rådgöra med andra lufttrafikföretag som bedriver trafik på hela eller en del av samma flyglinje, innan de föreslår tariffer. Ett utsett lufttrafikföretag skall emellertid vara oförhindrat att föreslå, och de avtalssslutande parternas luftfartsmyndigheter skall vara oförhindrade att godkänna, tariffer om lufttrafikföretaget inte har lyckats uppnå överenskommelse med de andra utsedda lufttrafikföretagen om tariffen, eller därför att inget annat utsett lufttrafikföretag trafikerar samma linje.

3. Tariffer, som föreslås av ett av de avtalssslutande parternas utsedda lufttrafikföretag för befordran till och från den andra avtalssslutande partens område, skall inlämnas för godkännande till de avtalssslutande parternas luftfartsmyndigheter av det utsedda lufttrafikföretag som ansöker om godkännande av tariffen i den form som luftfartsmyndigheterna var och en kan kräva för att närmare utröna de förhållanden som åsyftas i artikel 1 f. Tariffen skall inlämnas senast 60 dagar (eller sådan kortare tid som de avtalssslutande parternas luftfartsmyndigheter avtalar) före den föreslagna dagen för ikraftträdande. Den föreslagna tariffen skall betraktas som inlämnad till en avtalssslutande parts luftfartsmyndigheter den dag den mottas av dessa.

4. En föreslagen tariff får godkännas av en avtalssslutande parts luftfartsmyndigheter när som helst och, under förutsättning att den har inlämnats i enlighet med punkt 3 i

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 served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(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 terminal dates as they consider appropriate. Where a tariff has a terminal date, it shall remain in force until the due terminal date, unless withdrawn by the airlines 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 terminal date.

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

denna artikel, skall anses ha blivit godkänd av denna avtalslutande parts luftfartsmyndigheter, såvida inte, inom 30 dagar (eller den kortare tid som de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter avtalar) efter dagen för inlämnade för godkännande, den ena avtalslutande partens luftfartsmyndigheter till den andra avtalslutande partens luftfartsmyndigheter har framfört ett skriftligt meddelande om underkännande av den föreslagna tariffen.

5. Om ett meddelande om underkännande enligt bestämmelserna i punkt 4 i denna artikel framförs, får de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter gemensamt fastställa tariffen. I detta syfte får en avtalslutande part inom 30 dagar från det att meddelandet om underkännande har framförts, begära konsultationer mellan de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter; dessa skall hållas inom 30 dagar från den dag den andra avtalslutande parten mottar en skriftlig begäran härom.

6. Vid godkännande av tariffer, får en avtalslutande parts luftfartsmyndigheter till sitt godkännande åsätta de förfallodagar de anser vara lämpligt. Då en tariff har en angiven förfallodag, skall tariffen gälla fram till den dagen, såvida den inte har upphävts av det eller de berörda lufttrafikföretagen med båda de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheters godkännande, eller såvida inte en annan tariff har lämnats in och godkänts dessförinnan.

När en tariff har godkänts utan förfallodag och när ingen ny tariff har inlämnats och godkänts, skall denna tariff gälla till dess att endera avtalslutande partens luftfartsmyndigheter framför meddelande om att den återtar sitt godkännande. Ett sådant meddelande skall lämnas senast 90 dagar före tariffens avsedda förfallodag. Den andra avtalslutande

authorities of the other Contracting Party 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 in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraphs (5) and (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

Article 9

Customs Duties

(1) 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 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.

(2) 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 costs of the service provided:

- (a) aircraft stores, introduced into

partens luftfartsmyndigheter får inom 30 dagar efter mottagandet av nämnda meddelande begära konsultationer mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter i syfte att gemensamt fastställa en annan tariff. Konsultationerna skall hållas inom 30 dagar från den dag den andra avtalsslutande parten mottar en skriftlig framställning härom.

7. Om en tariff har underkänts av en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter i enlighet med punkt 4 i denna artikel, och om de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter inte har lyckats att gemensamt fastställa en tariff i enlighet med punkterna 5 och 6 i denna artikel, skall tvisten lösas i enlighet med artikel 17 i detta avtal.

Artikel 9

Tullavgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av något av de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag, liksom deras normala 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 och skatter vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens område, förutsatt att utrustningen och förråden blir kvar ombord på luftfartyget till dess att de åter utförs.

2. Med undantag av avgifter som motsvarar kostnaden för utförda tjänster, skall befrielse från de pålagor och avgifter som avses i punkt 1 i denna artikel även gälla följande:

- a) Luftfartygsförråd som införs i

or supplied in the area 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 area 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 area 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 area of the Contracting Party in which they are taken on board.

(3) 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.

(4) The reliefs provided 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 area 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.

(5) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

eller tillhandahålls inom en avtalslutande parts område och tas ombord i skäligen mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell trafik tillhörande ett av den andra avtalslutande parten utsett lufttrafikföretag.

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

c) Drivmedel, smörjmedel och förbrukningsbara tekniska förråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalslutande parts område för förbrukning ombord på ett luftfartyg som används av ett lufttrafikföretag utsett av den andra avtalslutande parten, även när dessa förråd avses förbrukas under en del av flygningen som går över den avtalslutande parts område där de tas ombord.

3. Det kan krävas att utrustning och förråd som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel skall hållas under vederbörande myndigheters övervakning och kontroll.

4. Den befrielse som avses i denna artikel skall också åtnjutas då en avtalslutande parts utsedda lufttrafikföretag har kommit överens med ett eller flera andra lufttrafikföretag om lån eller införsel till den andra avtalslutande partens område av de artiklar som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel, under förutsättning att det eller de andra lufttrafikföretagen åtnjuter motsvarande befrielse från den andra avtalslutande partens sida.

5. Bagage och last i direkt transit genom en avtalslutande parts område skall åtnjuta befrielse från tullar, acciser och liknande avgifter och pålagor som inte grundas på kostnaden för mottagna tjänster vid ankomsten.

Article 10*Avoidance of Double Taxation*

1. Income and profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including participation in a pool service, a joint air transport operation or an international operating agency, which are subject to tax in the area of that Contracting Party shall be exempt from income tax, profits tax and all other taxes on income and profits imposed in the area of the other Contracting Party.

2. Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from taxes on capital and assets imposed in the area of the other Contracting Party.

3. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party, the income and profits of which according to paragraph 1 are taxable only in the area of that Contracting Party, shall be exempt from any tax on gains imposed in the area of the other Contracting Party.

4. For the purposes of this Article:

(a) the term "income and profits" includes revenues and gross receipts from the operation of

Artikel 10*Undvikande av dubbelbeskattning*

1. Inkomst som lufttrafikföretag i en avtalsslutande part förvärvar genom användning av luftfartyg i internationell trafik, inklusive genom deltagande i en pool, i ett gemensamt lufttransportföretag eller i en internationell driftsorganisation, undantas från inkomstskatt och all annan skatt på inkomst som påförs i den andra avtalsslutande parten.

2. Förmögenhet som innehas av lufttrafikföretag i en avtalsslutande part och som är hänförliga till användningen av luftfartyg i internationell trafik undantas från skatt på förmögenhet i den andra avtalsslutande parten.

3. Vinst på grund av överlåtelse av luftfartyg i internationell trafik och lös egendom hänförlig till användning av sådant luftfartyg som tas emot av lufttrafikföretag i en avtalsslutande part, och vars inkomst enligt punkt 1 beskattas endast i denna avtalsslutande part, är undantagen från all skatt på vinst som påförs i den andra avtalsslutande parten.

4. Vid tillämpningen av denna artikel:

a) innefattar uttrycket "inkomst" intäkter och bruttoinkomster från användning av luftfartyg för

aircraft for the carriage of persons, livestock, goods, mail or merchandise in international traffic including:

i) the charter or rental of aircraft if such charter or rental is incidental to the operation of aircraft in international traffic;

ii) the sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, for the airline itself or for other airlines, but in the latter case only if such sales or provisions of services are incidental to the operation of aircraft in international traffic; and

iii) interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic;

(b) the term "international traffic" means any carriage by an aircraft except when such carriage is solely between places in the area of the other Contracting Party;

(c) the term "airline of one Contracting Party" means,

(i) in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; and

(ii) in the case of Sweden, any airline which, under the laws of

transport i internationell trafik av personer, levande inventarier, varor, post eller handelsvaror inklusive:

1) chartring eller hyra av luftfartyg om sådan chartring eller hyra är av underordnad betydelse i förhållande till användningen av luftfartyg i internationell trafik,

2) försäljning av biljetter eller motsvarande handlingar samt tillhandahållande av tjänster i samband med sådan transport, för lufttrafikföretaget eller för andra lufttrafikföretag, men i det senare fallet endast om sådan försäljning eller tillhandahållande av tjänster är av underordnad betydelse i förhållande till användningen av luftfartyg i internationell trafik, och

3) ränta på medel som är direkt hänförliga till användningen av luftfartyg i internationell trafik,

b) avser uttrycket "internationell trafik" all transport med luftfartyg utom då sådan transport sker uteslutande mellan platser i den andra avtalsslutande parten,

c) avser uttrycket "lufttrafikföretag i en avtalsslutande part",

1) i den särskilda administrativa regionen Hong Kong, ett lufttrafikföretag bildat och med säte i den särskilda administrativa regionen Hong Kong, och

2) i Sverige, lufttrafikföretag som enligt lagstiftningen i Sverige är

Sweden, is liable to tax therein by reason of domicile, residence, place of management or any other criterion of a similar nature, and includes the joint Swedish, Danish and Norwegian air transport consortium Scandinavian Airlines System (SAS), but only insofar as profits derived by SAS Sverige AB, the Swedish partner of the Scandinavian Airlines System (SAS), are in proportion to its share in that consortium;

(d) the term "competent authority" means,

(i) in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorized representative, or any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions; and

(ii) in the case of Sweden, the Minister of Finance, his authorized representative or the authority which is designated as a competent authority for the purposes of this Article.

5. The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 17 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

6. Notwithstanding Article 21 (Entry into Force) each Contracting Party shall in writing notify the other of the completion of the relevant procedures required

skattskyldigt där på grund av domicil, bosättning, plats för företagsledning eller annan liknande omständighet, och omfattar det gemensamma svenska, danska och norska luftfartskonsortiet Scandinavian Airlines System (SAS), men när det gäller inkomster uppburna av SAS Sverige AB, den svenske delägaren i Scandinavian Airlines System (SAS), endast till den del inkomsten motsvarar dess andel i konsortiet,

d) avser uttrycket "behörig myndighet",

1) i den särskilda administrativa regionen Hong Kong, "the Commissioner of Inland Revenue" eller dennes befullmäktigade ombud eller varje annan person eller organ med befogenhet att utföra de funktioner som "the Commissioner" för närvarande utför eller liknande funktioner, och

2) i Sverige, finansministern, dennes befullmäktigade ombud eller den myndighet åt vilken uppdras att vara behörig myndighet vid tillämpningen av denna artikel.

5. De behöriga myndigheterna i de avtalsslutande parterna skall, efter samråd, genom ömsesidig överenskommelse söka avgöra alla tvister beträffande tolkningen eller tillämpningen av denna artikel. Artikel 17 (Tvistlösning) är inte tillämplig på sådana tvister.

6. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 21 (Ikraftträdande) skall de avtalsslutande parterna skriftligen underrätta varandra när de konstitutionella åtgärder har

by its law to bring this Article into force. The Article shall enter into force on the date of the receipt of the latter of these notifications and shall thereupon have effect in respect of income, profits and gains arising on or after the first day of January 1997 and on capital and assets held on or after that date.

7. Notwithstanding Article 19 (Termination) where notice of termination of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect, in relation to income, profits and gains received as well as capital and assets held on or after the first day of January in the calendar year next following the expiry of a period of six months after the date when such notice is given.

8. This Article shall cease to have effect in the event that an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, providing for similar exemptions to those in this Article, enters into force between the Contracting Parties.

Article 11

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 and 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

vidtagits som enligt respektive lagstiftning krävs för att denna artikel skall träda i kraft. Artikeln träder i kraft den dag då den sista av dessa underrättelser tas emot och skall därvid tillämpas på inkomst och vinst som förvärfvas den 1 januari 1997 eller senare och på förmögenhet som innehas detta datum eller senare.

7. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 19 (Uppsägning) skall, då meddelande om beslut att säga upp detta avtal lämnas enligt nämnda artikel, denna artikel upphöra att gälla beträffande såväl inkomst och vinst som förmögenhet som tas emot respektive innehas från och med den 1 januari det kalenderår som följer närmast efter utgången av sex månader från dagen då uppsägningen äger rum.

8. Denna artikel skall upphöra att gälla när ett avtal om undvikande av dubbelbeskattning beträffande skatt på inkomst träder i kraft mellan de avtalsslutande parterna, under förutsättning att avtalet innehåller liknade undantag som de i denna artikel.

Artikel 11

Säkerhet för luftfarten

1. Vardera avtalsslutande parten bekräftar att dess skyldighet gentemot den andra avtalsslutande parten att skydda säkerheten för den civila luftfarten mot olagligt ingripande ingår i detta avtal. Vardera avtalsslutande parten skall särskilt handla i enlighet med bestämmelserna om luftfartssäkerhet i konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg under-

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention 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 such 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

tecknad 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. Vardera avtalsslutande parten skall på begäran få allt erforderligt biträde av den andra avtalsslutande parten för att förhindra olagligt besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning samt flygplatser och övrig markorganisation samt varje annat hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. De avtalsslutande parterna skall i sina förbindelser handla i enlighet med de tillämpliga bestämmelser om luftfartens säkerhet som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och som utgör bilagor till konventionen om internationell civil luftfart som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944. Vardera avtalsslutande parten skall kräva att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg som är upptagna i deras register, de som bedriver lufttrafik och har sitt huvudkontor eller är stadigvarande bosatta inom deras område samt de som driver flygplatser inom deras område handlar i enlighet med dessa bestämmelser för luftfartens säkerhet.

4. Vardera avtalsslutande parten är införstådd med att dessa lufttrafikföretag får åläggas att följa de bestämmelser för luftfartens säkerhet som avses i punkt 3 i denna artikel som den andra avtalsslutande parten kräver vid inresa i, utresa från eller uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts område. De avtalsslutande parterna skall säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas inom sina

within its area 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 12

Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonable required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 13

Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall on demand – subject to

respektive territorier för att skydda luftfartyg och inspektera passagerare, besättning, handbagage, bagage, gods och luftfartygsförråd före och under ombordgående och lastning. Vardera avtalsslutande parten skall även välvilligt behandla varje framställning från den andra avtalsslutande parten om rimliga extra säkerhetsåtgärder inför ett bestämt hot.

5. När en incident inträffar eller hotar att inträffa som utgör olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett civilt luftfartyg, dess passagerare och besättning, en flygplats eller annan markorganisation, skall de avtalsslutande parterna bistå varandra genom att underlätta samband och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert få en sådan incident eller hot därom att upphöra.

Artikel 12

Tillhandahållande av statistik

Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall på begäran tillhandahålla den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter som rimligen kan krävas i syfte att granska den kapacitet som tillhandahålls inom den överenskomna trafiken av denna avtalsslutande parts utsedda lufttrafikföretag. Dessa uppgifter skall innehålla all den information som behövs för att fastställa den trafikmängd som har befordrats av dessa lufttrafikföretag i den överenskomna trafiken och denna trafiks begynnelse- och slutpunkter.

Artikel 13

Konvertering och transferering av vinstmedel

1. Med förbehåll för den andra avtalsslutande partens rätt att rättvist, i gott uppsåt och utan diskrimi-

the right of the other Contracting Party to exercise equitably and in good faith and on a non-discriminatory basis, the powers conferred by its laws – have the right to convert and remit from Sweden local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Sweden shall have the right to convert and remit from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be effected at the rate of exchange applicable to current transaction which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 14

Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated 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 transpor-

ning utöva sina befogenheter i enlighet med sina lagar och bestämmelser, skall den särskilda administrativa regionen Hongkongs utsedda lufttrafikföretag efter framställning ha rätt att konvertera och från Sverige transferera lokala intäkter utöver lokala utgifter. Sveriges utsedda lufttrafikföretag skall ha rätt att konvertera och från den särskilda administrativa regionen Hongkong efter framställning transferera lokala intäkter utöver lokala utgifter.

2. Konverteringen och transfereringen av dessa intäkter skall göras till den växelkurs för löpande betalningar som gäller vid den tidpunkt då konverteringen och transfereringen av intäkterna begärs och inte belastas med andra avgifter än de som normalt tillämpas av bankerna för sådan konvertering och transferering.

Artikel 14

Lufttrafikföretagens representation och marknadsföring

1. I enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och bestämmelser om inresa, uppehåll och anställning, skall vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag ha rätt att i den motsatta avtalsslutande partens område införa och hålla de personer ur sin egen administrativa och tekniska personal och driftspersonal samt de andra specialister som behövs för bedrivande av lufttrafik.

2. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall ha rätt att på den andra avtalsslutande partens område sälja lufttransporttjänster, antingen direkt eller genom agenter. Den ena avtalsslutande parten skall inte inskränka den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretags rätt att sälja, eller någon persons rätt att köpa, sådan

tation in local currency or in any freely convertible currency.

Article 15

User Charges

(1) 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.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and 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 16

Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may – if so agreed – be

transporttjänst i lokal valuta eller i fritt konvertibel valuta.

Artikel 15

Användaravgifter

1. Uttrycket användaravgift betecknar en avgift som de behöriga myndigheterna tar ut av lufttrafikföretagen för användning av en flygplats eller annan markorganisation för luftfartyg, deras besättningar, passagerare och last.

2. En avtalsslutande part får inte ta ut användaravgifter eller tillåta att sådana tas ut av lufttrafikföretag, utsedda av den andra avtalsslutande parten, som är högre än de avgifter den ålägger sina egna lufttrafikföretag som bedriver likartad internationell lufttrafik.

3. Vardera avtalsslutande parten skall befrämja samråd om användaravgifter mellan sina myndigheter som uppbär avgifterna och de lufttrafikföretag som tar de tjänster och anordningar i anspråk som tillhandahålls av dessa myndigheter; när så är praktiskt möjligt bör dessa samråd hållas mellan lufttrafikföretagens intresseorganisationer. Alla förslag till ändring av sådana avgifter skall meddelas användarna rimlig tid i förväg för att de skall kunna lämna sina synpunkter innan ändringarna vidtas. Vardera avtalsslutande parten skall även befrämja utbyte av relevant information om avgifterna mellan sina behöriga myndigheter som uppbär avgifterna och användarna.

Artikel 16

Samråd

En avtalsslutande part får när som helst begära samråd om genomförande, tolkning, tillämpning eller ändring av detta avtal. Om parterna så avtalar, får samrådet hållas mellan de avtalsslutande parternas luft-

between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 90 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17

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 try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. 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-Presi-

fartsmyndigheter; det skall inledas inom 90 dagar efter den dag då den andra avtalsslutande parten mottar en skriftlig framställning, såvida de avtalsslutande parterna inte avtalar annat.

Artikel 17

Twistlösning

1. Om en tvist uppstår mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parterna i första hand söka uppnå en lösning genom förhandlingar.

2. Om de avtalsslutande parterna inte kan lösa tvisten genom förhandlingar, får de antingen hänskjuta tvisten till en person eller ett organ som de kan enas om, eller så kan tvisten, på en avtalsslutande parts begäran, hänskjutas för avgörande till en skiljedomstol bestående av tre skiljedomare, vilken skall upprättas på följande sätt.

a) Inom 30 dagar efter mottagandet av en begäran om skiljeförfarande, skall vardera avtalsslutande parten utnämna en skiljedomare. En medborgare i en stat som är att betrakta som neutral i tvisten, som skall tjänstgöra som skiljedomstolens ordförande, skall utnännas som den tredje skiljedomaren efter överenskommelse mellan de båda förstnämnda skiljedomarna, inom 60 dagar efter den andre skiljedomarens utnämning.

b) Om någon av utnämningarna inte har gjorts inom utsatt tid, får en avtalsslutande part begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) råd uppmanas att göra den nödvändiga utnämningen inom 30 dagar. Om ordföranden anser sig vara medborgare i en stat som inte kan betraktas som neutral i tvisten, skall den äldste vice ordföranden, om denne inte

dent who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally

är diskvalificerad av samma skäl, göra utnämningen.

3. Med förbehåll för vad som stadgas nedan i denna artikel eller vad som de avtalsslutande parterna på annat sätt avtalar, skall skiljedomstolen bestämma gränserna för sin behörighet och upprätta sin arbetsordning. Efter beslut av skiljedomstolen eller på begäran av en avtalsslutande part, skall ett möte hållas för att precisera vilka frågor som skall göras till föremål för skiljeförfarande och fastställa den arbetsordning som skall följas; mötet skall hållas inom 30 dagar efter det att skiljedomstolen helt har inrättats.

4. Med förbehåll för att de avtalsslutande parterna kommer överens om annat eller för att skiljedomstolen föreskriver annat, skall vardera avtalsslutande parten överlämna en inlägga inom 45 dagar efter det att skiljedomstolen helt har inrättats. Svar skall ha inkommit 60 dagar därefter. På begäran av en avtalsslutande part eller enligt eget bestämmande skall skiljedomarna hålla ett förhör inom 30 dagar efter den sista dagen för inlämnande av svaren.

5. Skiljedomstolen skall söka avge sitt skriftliga avgörande inom 30 dagar efter förhörets avslutande, eller, om inget förhör hålls, efter den dag båda svaren har inlämnats. Beslutet skall fattas med majoritet.

6. En avtalsslutande part får framföra en begäran om förtydligande av avgörandet inom 15 dagar sedan det har mottagits; förtydligandet skall överlämnas inom 15 dagar efter en sådan begäran.

7. Skiljedomstolens avgörande skall vara bindande för de avtalsslutande parterna.

8. Vardera avtalsslutande parten skall bestrida kostnaderna för den skiljedomare den har tillsatt. Skiljedomstolens övriga kostnader skall

by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Each Contracting Party shall bear its own costs and expenses.

Article 18

Amendments

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall be made in writing and shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 19

Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 20

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 21

Entry into force

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

delas lika mellan de avtalslutande parterna, inbegripet alla utgifter som har föranletts av ordföranden och vice ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) råd vid genomförande av förfarandet i punkt 2 b i denna artikel.

Vardera avtalslutande parten skall bära sina egna kostnader och utgifter.

Artikel 18

Ändringar

Varje ändring av detta avtal som överenskommit mellan de avtalslutande parterna skall göras skriftligen och träda i kraft när den har bekräftats skriftligen av de avtalslutande parterna.

Artikel 19

Uppsägning

En avtalslutande part får när som helst meddela den andra avtalslutande parten sitt beslut att säga upp detta avtal. Avtalet skall upphöra att gälla vid midnatt (på orten för mottagandet av uppsägningen) omedelbart före den första årsdagen av dagen för den andra avtalslutande partens mottagande av uppsägningen, såvida den inte återtogs genom överenskommelse innan denna frist löper ut.

Artikel 20

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO)

Detta avtal och varje ändring i det skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

Artikel 21

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft på dagen för dess undertecknande.

SÖ 2004: 53

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 14th day of March 2000 in English language.

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

Upprättat i Hongkong den 14 mars 2000 i två exemplar på engelska språket.

For the Government of the Kingdom of Sweden

För Konungariket Sveriges regering

Ingolf Kiesow

Ingolf Kiesow

For the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China

För den särskilda administrativa regionen Hongkongs regering

Stephen IP Shu Kwan

Stephen IP Shu Kwan

Annex Route Schedule

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region – intermediate points – points in Sweden – points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Sweden or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Sweden:

Points in Sweden – intermediate points – Hong Kong Special Administrative Region – points beyond.

Bilaga Flyglinjer

Avdelning 1

Flyglinjer som får trafikeras av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av den särskilda administrativa regionen Hongkong:

Den särskilda administrativa regionen Hongkong – mellanliggande punkter – punkter i Sverige – bortomliggande punkter.

Anmärkningar:

1. De avtalsslutande parterna skall gemensamt bestämma vilka punkter på ovan angivna flyglinjer som får trafikeras.

2. Det eller de lufttrafikföretag som har utsetts av den särskilda administrativa regionen Hongkong får på någon eller alla turer avstå från att landa på någon av punkterna på ovan angivna flyglinjer och får betjäna mellanliggande och bortomliggande punkter i vilken ordning som helst, förutsatt att den avtalade trafiken på dessa flyglinjer börjar i den särskilda administrativa regionen Hongkong.

3. Ingen trafik får tas ombord på en mellanliggande eller bortomliggande punkt eller avlämnas på punkter i Sverige eller omvänt, utom i den mån de avtalsslutande parterna från tid till annan tillsammans bestämmer annat.

4. Ingen punkt på Kinas fastland får betjänas som mellanliggande eller bortomliggande punkt.

Avdelning 2

Flyglinjer som får trafikeras av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av Sverige:

Punkter i Sverige – mellanliggande punkter – den särskilda administrativa regionen Hongkong – bortomliggande punkter.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of Sweden may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Sweden.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Anmärkningar:

1. De avtalsslutande parterna skall gemensamt bestämma vilka punkter på ovan angivna flyglinjer som får trafikeras.

2. Det eller de lufttrafikföretag som har utsetts av Sverige får på någon eller alla turer avstå från att landa på någon av punkterna på ovan angivna flyglinjer och får betjäna mellanliggande och bortomliggande punkter i vilken ordning som helst, förutsatt att den avtalade trafiken på dessa flyglinjer börjar på punkter i Sverige.

3. Ingen trafik får tas ombord på en mellanliggande eller bortomliggande punkt eller avlämnas i den särskilda administrativa regionen Hongkong eller omvänt, utom i den mån de avtalsslutande parterna från tid till annan tillsammans bestämmer annat.

4. Ingen punkt på Kinas fastland får betjänas som mellanliggande eller bortomliggande punkt.