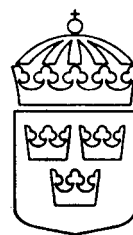


Sveriges internationella överenskommelser



ISSN 0284-1967

Utgiven av Utrikesdepartementet

SÖ 1996: 24

Nr 24

**Avtal om ändring i överenskommelsen den 16 december 1944 (SÖ 1945: 5, SÖ 1954: 44, SÖ 1966: 98–100 och SÖ 1983: 106) med Amerikas Förenta Stater angående lufttrafik
Washington den 16 juni 1995**

Regeringen beslutade den 1 juni 1995 att ingå avtalet genom ministeriell noteväxling. Avtalet trädde i kraft den 16 juni 1995.

SÖ 1996: 24

Amerikansk note till Sveriges ambassad i Washington

Excellency:

I have the honor to refer to discussions held by representatives of our two governments in Washington April 24–26, 1995 concerning the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Sweden Relating to Air Transport Services, with Annex, effected by exchange of notes at Washington December 16, 1944, as amended, (hereinafter the Agreement).

In light of the understandings reached in those discussions, I have the honor to propose, on behalf of the Government of the United States of America, that the Agreement be further amended as follows:

1. Article 1 shall be amended to read as follows:

“Article 1

Grant of Rights

(a) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Contracting Party:

1. the right to fly across its territory without landing;
2. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
3. the rights otherwise specified in this Agreement.

(b) Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Contracting Party the rights to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.”

2. Article 2 shall be amended as follows: (a) add the title “Carrier Designation”; (b) delete the designation “(a)”; (c) replace the word “shall” with the word “may” in the first sentence; (d) place a period after “concerned” and delete the rest of the paragraph; and (e) delete subparagraph (b).

3. Article 2 bis shall be added to the Agreement and shall read as follows:

“Article 2 bis

Designation and Authorization

(a) Each Contracting Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Contracting Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

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

1. all requirements set forth in Article 2 above and Article 6 below are met;
2. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Contracting Party considering the application or applications; and
3. the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 4 (Safety) and Article 8 (Aviation Security).”
4. Article 3 shall be amended to read as follows:

“Article 3

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(a) “Aeronautical authorities“ means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of Sweden, the Civil Aviation Administration and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Civil Aviation Administration;

(b) “Agreement” means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) “Air transportation” means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(d) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(1) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

(e) “Designated airline” means an airline designated and authorized in accordance with Articles 2 and 2 bis of this Agreement;

(f) “Full cost” means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

(g) “International air transportation” means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;

(h) “Price” means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(i) “Stop for non-traffic purposes” means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

(j) “Territory” means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Contracting Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

(k) “User charge” means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.”

5. Article 4 shall be amended as follows: (a) add the title “*Safety*”; (b) de-

SÖ 1996: 24

signate the paragraph “(a)”; (c) pluralize the word “Annex” in the first sentence; (d) add the words “and still in force” after “other Contracting Party,”; (e) change the period at the end of the first sentence to a comma and add the following: “, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention.”; and (f) add the following additional paragraph:

”(b) Either Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.”

6. Article 5 shall be amended as follows: (a) add the title “*Application of Laws*”; (b) in paragraph (b), add the words “aviation security” after the word “customs”; and (c) add the words “or, in the case of mail, postal regulations” after the word “quarantine” in paragraph (b).

7. Article 6 shall be amended as follows: (a) add the title “*Revocation of Authority*”; (b) designate the paragraph as “(a)”; (c) insert a period after the word “hereof,” and delete the words “or to perform its obligations under this Agreement”; and (d) add the following additional paragraph:

”(b) Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with Articles 4 or 5, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.”

8(A). The existing Article 7 shall become Article 16 and be amended as follows: (a) add the title “*Registration with ICAO*”; (b) delete the word “contracts connected therewith” and substitute the words “amendments thereto”; and (c) delete the word “Provisional.”

8(B). The following shall be inserted as Article 7:

”Article 7

User Charges

(a) User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Contracting Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.

(b) User charges imposed on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental,

air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

(c) Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (a) and (b) of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

(d) Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 15, to be in breach of a provision of this Article, unless (1) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (2) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article. “

9(A). The existing Article 8 shall become Article 17 and be amended by adding the title “*Termination.*”

9(B). The following shall be inserted as Article 9:

”Article 9

Pricing

(a) Each Contracting Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

1. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
2. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
3. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

(b) Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Contracting Party. Notification or filing by the airlines of both Contracting Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by airlines of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public.

(c) Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (1) an airline of either Contracting Party for international air transportation between the territories of the Contracting Parties, or (2) an airline of one Contracting Party for international air transportation between the territory of the other Contracting Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis, provided that, in the case of services to or from third countries to which Council Regulation (EEC) no.

SÖ 1996: 24

2409/92 of 23 July 1992 applies on the date these Amendments enter into force, such price is not specifically prohibited under that Regulation. If either Contracting Party believes that any price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (a) of this Article, it shall request consultations and notify the other contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

(d) Notwithstanding paragraphs (a) through (c) above, each designated airline has the right to match any price offered in the marketplace.”

10. Article 8 shall be amended to read as follows:

”Article 8

Aviation Security

(a) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of their civil air transport relations. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Aviation, signed at Montreal, February 22, 1988.

(b) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of 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.

(c) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with all security standards and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(d) Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each

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

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

(f) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Inability to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of receipt of such request for consultation shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Contracting Party. Notwithstanding any other provision of this Agreement and only when required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.”

11. Article 10 shall be amended as follows: (a) add the title “*Fair Competition*”; (b) designate the paragraph as “(a)”; (c) replace the words “operate on any route covered” with the words “compete in providing the international air transportation governed”; and (d) add the following additional paragraphs:

”(b) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(c) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party’s designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(d) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (b) of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Contracting Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Contracting Party.”

12. Article 11 shall be amended to read as follows:

SÖ 1996: 24

”Article 11

Commercial Opportunities

(a) The airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transportation.

(b) The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

(c) Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Contracting Party (“self-handling”) or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.

(d) Any airline of each Contracting Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline’s discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(e) Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

(f) The airlines of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

(g) In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or other arrangements, with

A) an airline or airlines of either Contracting Party; and

B) an airline or airlines of a third country, *provided* that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country.

Notwithstanding the proviso of (B) above, if an airline of one Contracting Party holds out service between a point in the other Contracting Party and a point in a third country by means of a code-share arrangement on any segment of that service with an airline of the other Contracting Party, the first Contracting Party must authorize or allow any airline of the other Contracting Party to code share with any airline on any segment of services between that third country and the other Contracting Party via a point or points in the first Contracting Party.”

13. Article 12 shall be amended to read as follows:

”Article 12

Customs Duties and Charges

(a) On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Contracting Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(b) There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph (a) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

1. 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 of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores 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;

2. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Contracting Party used in international air transportation;

3. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, 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; and

4. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be

SÖ 1996: 24

used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

(c) Equipment and supplies referred to in paragraphs (a) and (b) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(d) The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Contracting Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs (a) and (b) of this Article.”

14. Article 13 shall be amended to read as follows:

”Article 13

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.”

15. Article 14 shall be amended as follows: (a) add the title “*Consultations*”; and (b) pluralize all references to “Annex.”

16. Article 15 shall be amended as follows: (a) add the title “*Settlement of Disputes*”; and (b) replace the phrase “International Court of Justice” in the second paragraph with the phrase “International Civil Aviation Organization.”

17. The Annex to the Agreement shall be replaced in its entirety with Annexes I, II and III, which shall read as follows:

”ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. *Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States of America:*

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Sweden and beyond.

B. *Routes for the airline or airlines designated by the Government of Sweden:*

From points behind Sweden via Sweden and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;
2. combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and may hold out and advertise such services to the public as through services: without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; *provided* that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

Section 3

Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Chapter Air Transportation

Section 1

Airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Contracting Party that

has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Contracting Party and any point or points in a third country or countries, *provided* that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Contracting Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Contracting Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Contracting Party; (2) to carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Contracting Party's territory, traffic originating in the other Contracting Party's territory, and traffic originating in third countries.

Each Contracting Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Contracting Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Contracting Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Contracting Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Contracting Party. If a Contracting Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Contracting Party to require airlines designated under this Annex by either Contracting Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights .

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Contracting Party shall require an airline designated under this Annex by the other Contracting Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Contracting Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 10 (Fair Competition) of the U.S.-Sweden Agreement guarantees the airlines of both Contracting Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Contracting Parties agree that CRSs shall have integrated primary displays for which:

a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.

b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Contracting Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.

e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Contracting Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Contracting Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Contracting Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

3. CRS vendors operating in the territory of one Contracting Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Contracting Party, if the CRS complies with these principles.

4. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Contracting Party more stringent re-

quirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

5. Neither Contracting Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Contracting Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.

6. CRSs in use in the territory of one Contracting Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Contracting Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Contracting Party. Owners/operators of CRSs of one Contracting Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Contracting Party as do owners/operators of that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Contracting Party.”

18. Upon the entry into force of these Amendments, The Arrangement Relating to Air Navigation between the United States and Sweden, effected by an exchange of notes dated September 8 and 9, 1933, shall be superseded.

If these proposals are acceptable to the Government of Sweden, I have the further honor to propose that this note and Your Excellency’s note in reply shall constitute an agreement between our two governments, which shall enter into force on the date of Your Excellency’s note in reply.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

For the Secretary of State

James Tarrant

Svensk note till Förenta Staternas utrikesministerium

June 16, 1995

Dear Mr. Secretary,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Note of today’s date which reads as follows:

”I have the honor to refer to discussions held by representatives of our two governments in Washington April 24–26, 1995 concerning the Agreement between the Government of the United States of America and the Government of Sweden Relating to Air Transport Services, with Annex, – – – which shall enter into force on the date of Your Excellency’s note in reply.”

I have the honour to inform you that the foregoing is acceptable to the Go-

vernment of Sweden and that your Note, together with the present reply, therefore shall constitute an Agreement between the two Governments which shall enter into force on the date of your receipt of this reply.

I avail myself of this opportunity, Mr. Secretary, to renew to you the assurances of my highest consideration.

Henrik Liljegen

Herr Ambassadör,

Härmed har jag äran åberopa de diskussioner som ägt rum i Washington den 24–26 april 1995 mellan företrädare för våra båda regeringar rörande Överenskommelsen mellan Amerikas Förenta Staters regering och Sveriges regering angående lufttrafik, jämte bilaga, som trädde i kraft genom noteväxling i Washington den 16 december 1944, med däri intagna ändringar (nedan kallad överenskommelsen).

Mot bakgrund av de överenskommelser som uppnåddes under dessa diskussioner har jag äran att på Amerikas Förenta Staters regerings vägnar föreslå att överenskommelsen ytterligare ändras enligt följande:

1. Artikel 1 skall ändras enligt följande:

”Artikel 1

Beviljande av rättigheter

a) Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter i syfte att bedriva internationell lufttrafik genom den andra avtalsslutande partens flygföretag:

1. rätt att flyga över dess territorium utan att landa,
2. rätt att göra mellanlandningar på dess territorium för andra än trafikändamål, och
3. rättigheter som i övrigt anges i denna överenskommelse.

b) Ingenting i denna överenskommelse skall anses medföra rätt för den ena avtalsslutande partens flygföretag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, deras bagage, gods eller post till befördran mot ersättning och med destination till en annan punkt inom den andra avtalsslutande partens territorium”.

2. Artikel 2 skall ändras enligt följande: a) lägg till rubriken ”*Designering av flygföretag*”; b) tag bort ”a)”; c) ersätt ordet ”skall” med ”får” i första meningen; d) sätt punkt efter ”vederbörligt trafiktillstånd” och stryk resten av stycket; samt e) stryk ”b)”.

3. Artikel 2 bis skall läggas till överenskommelsen och skall ha följande lydelse:

”Artikel 2 bis

Designering och tillstånd

a) Vardera avtalsslutande parten skall ha rätt att designera så många flygföretag som den önskar för att bedriva internationell lufttrafik enligt denna överenskommelse och att återkalla eller ändra sådana designeringar. Designeringar skall skriftligt tillställas den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg och skall fastställa om flygföretaget har fått bemyndigande att bedriva den typ av lufttrafik som anges i bilaga I eller II eller i båda.

b) Vid mottagandet av en sådan designering och av ansökningar från det designerade flygföretaget, i den form och på det sätt som föreskrivs för trafiktillstånd och tekniska tillstånd, skall den andra avtalsslutande parten, utan

hinder av bestämmelserna i artikel 2, bevilja vederbörliga tillstånd med minsta möjliga dröjsmål, under förutsättning att:

1. alla krav som anges i artikel 2 ovan och i artikel 6 nedan är uppfyllda,
2. det designerade flygföretaget har möjlighet att uppfylla de villkor som föreskrivs i lagar och andra författningar som normalt tillämpas för bedrivande av internationell lufttrafik av den avtalsslutande part som prövar ansökningen eller ansökningarna, och
3. den avtalsslutande part som designerar flygföretaget upprätthåller och ansvarar för de normer som anges i artikel 4 (Säkerhet) och i artikel 8 (Flygsäkerhet)".
4. Artikel 3 skall ändras enligt följande:

"Artikel 3

Definitioner

Om inte annat anges, avses i denna överenskommelse med

- a) "luftfartsmyndigheter": vad beträffar Förenta Staterna, Department of Transportation eller dess efterföljare, och vad beträffar Sverige, Luftfartsverket och varje person eller organ som bemyndigats att utföra de uppgifter som utövas av nämnda Luftfartsverk,
 - b) "överenskommelse": denna överenskommelse, dess bilagor och alla ändringar i dessa,
 - c) "lufttrafik": allmän befordran med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post mot ersättning, var för sig eller tillsammans,
 - d) "Konvention": Konventionen om internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet
 - 1) varje ändring som har trätt i kraft enligt artikel 94 a) i Konventionen och som har ratificerats av båda parter, och
 - 2) varje bilaga eller ändring i denna som har antagits enligt artikel 90 i Konventionen, i den mån bilagan eller ändringen vid en viss tidpunkt är i kraft för båda parter,
 - e) "designerat flygföretag": ett flygföretag som designerats och bemyndigats enligt artiklarna 2 och 2 bis i denna överenskommelse,
 - f) "fullständiga kostnader": kostnader för att tillhandahålla tjänster samt en rimlig avgift för administrativa utgifter,
 - g) "internationell lufttrafik": lufttrafik som passerar genom luftrummet över mer än en stats territorium,
 - h) "pris": varje biljettavgift, taxa eller avgift för befordran av passagerare (och deras bagage) och/eller gods (exklusive post) i lufttrafik, som tas ut av flygföretag, inbegripet deras agenter, samt villkor för tillämpning av sådana biljettpriser, taxor och avgifter,
 - i) "landning för andra än trafikändamål": landning för andra ändamål än att ta ombord eller avlämna passagerare, bagage, gods och/eller post i lufttrafik,
 - j) "territorium": landområden under en avtalsslutande parts suveränitet, jurisdiktion, skydd eller förvaltning och angränsande territorialvatten, samt
 - k) "användaravgift": en avgift som tas ut från flygföretag för tillhandahållande av anordningar och tjänster vid flygplatser, för flygnavigering eller flygsäkerhet, inbegripet dithörande tjänster och anordningar".
5. Artikel 4 skall ändras enligt följande: a) lägg till rubriken "Säkerhet"; b) beteckna stycket "a)"; c) sätt ordet "bilagan" i pluralis i första meningen;

SÖ 1996: 24

d) lägg till orden "och fortfarande gälla" efter "den andra avtalsslutande parten,"; e) ändra punkt i slutet av första meningen till komma och lägg till följande: ", förutsatt att kraven för sådana bevis, certifikat och licenser åtminstone motsvarar de miniminormer som kan komma att upprättas enligt Konventionen"; och f) lägg till följande nya punkt:

"b) Endera avtalsslutande parten får begära samråd om de säkerhetsnormer som upprätthålls av den andra avtalsslutande parten avseende anordningar för lufttrafiken, luftfartygsbesättningar, luftfartyg och drift av de designerade flygföretagen. Om en avtalsslutande part efter sådana samråd finner att den andra avtalsslutande parten inte effektivt upprätthåller och ansvarar för säkerhetsnormer och säkerhetskrav på dessa områden som minst motsvarar de miniminormer som kan komma att fastställas enligt Konventionen, skall den andra avtalsslutande parten underrättas om detta och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för anpassning till dessa miniminormer, och den andra avtalsslutande parten skall vidta lämpliga förbättrande åtgärder. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig rätten att vägra, återkalla eller begränsa trafik-tillstånd eller tekniskt tillstånd för flygföretag som designerats av den andra avtalsslutande parten, om den andra avtalsslutande parten inte vidtar sådana lämpliga förbättrande åtgärder inom rimlig tid".

6. Artikel 5 skall ändras enligt följande: a) lägg till rubriken "*Tillämpning av lagar*"; b) lägg till orden "flygsäkerhet" efter ordet "tull" i punkt b); och c) lägg till orden "eller, i fråga om post, postbestämmelser" efter ordet "karantän" i punkt b).

7. Artikel 6 skall ändras enligt följande: a) lägg till rubriken "*Återkallande av tillstånd*"; b) beteckna stycket "a)"; c) sätt punkt efter ordet "härovan" och stryk orden "eller att fullgöra sina förpliktelser enligt föreliggande överenskommelse"; och d) lägg till följande nya punkt:

"b) Om inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare bristande iakttagande av bestämmelserna i artiklarna 4 eller 5, skall de rättigheter som fastställs genom denna artikel utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande parten".

8 A). Nuvarande artikel 7 skall bli artikel 16 och ändras enligt följande: a) lägg till rubriken "*Registrering hos ICAO*"; b) stryk orden "därmed förbundna avtal" och ersätt med orden "ändringar i denna"; c) stryk ordet "provisoriska".

8 B). Följande skall införas som artikel 7:

"Artikel 7

Användaravgifter

a) Användaravgifter som får tas ut från den andra avtalsslutande partens flygföretag av vardera avtalsslutande partens behöriga myndigheter eller organ, som fastställer avgifterna, skall vara rättvisa, rimliga och inte orättfärdigt diskriminerande samt rättvist fördelade bland användarna. I varje fall skall sådana användaravgifter fastställas för den andra avtalsslutande partens flygföretag på villkor som inte är mindre förmånliga än de mest förmånliga villkor som erbjuds varje annat flygföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

b) Användaravgifter som tas ut från den andra avtalsslutande partens flygföretag får återspegla, men inte överstiga, de fullständiga kostnaderna för de behöriga myndigheter eller organ, som fastställer avgifterna, för att tillhand-

hålla lämpliga flygplats-, flygplatsmiljö-, flygnavigerings- och flygsäkerhetsanordningar och tjänster vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Sådana fullständiga kostnader kan inbegripa en rimlig avkastning på tillgångar efter avskrivning. Avgiftsbelagda anordningar och tjänster skall tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval.

c) Vardera avtalsslutande parten skall uppmuntra samråd mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium, som fastställer avgifterna, och de flygföretag som utnyttjar tjänsterna och anordningarna och skall uppmuntra de behöriga myndigheterna eller organen, som fastställer avgifterna, och flygföretagen att utbyta den information som kan behövas för att medge en noggrann prövning om avgifterna är rimliga i enlighet med de principer som anges i punkterna a) och b) i denna artikel. Vardera avtalsslutande parten skall uppmuntra de behöriga avgiftsfastställande myndigheterna att i rimlig tid i förväg underrätta användare om varje förslag till ändringar i fråga om användaravgifter för att göra det möjligt för dessa att yttra sig innan ändringarna genomförs.

d) Ingendera avtalsslutande parten skall i tvistlösningsförfarande enligt artikel 15 anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel om den inte 1) underlåter att inom rimlig tid företa en prövning av den avgift eller den praxis som är föremål för klagomål från den andra avtalsslutande parten; eller 2) efter en sådan prövning underlåter att vidta alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som är oförenlig med denna artikel”.

9 A). Nuvarande artikel 8 skall bli artikel 17 och ändras genom tillägg av rubriken ”Uppsägning”.

9 B). Följande skall införas som artikel 9:

”Artikel 9

Prissättning

a) Vardera avtalsslutande parten skall medge att priser för lufttrafiken fastställs av varje designerat flygföretag på grundval av kommersiella hänsyn på marknaden. Ingripande av de avtalsslutande parterna skall begränsas till följande:

1. att förhindra oskäligt diskriminerande priser eller praxis,
2. att skydda konsumenter mot priser som är oskäligt höga eller konkurrensbegränsande på grund av missbruk av en dominerande ställning, och
3. att skydda flygföretag mot priser som är konstlat låga på grund av direkt eller indirekt statsbidrag eller statsstöd.

b) Vardera avtalsslutande parten kan kräva att priser som skall tillämpas till och från dess territorium av den andra avtalsslutande partens flygföretag skall anmälas hos dess luftfartsmyndigheter. Det kan krävas att båda avtalsslutande parternas flygföretag anmäler priserna högst 30 dagar före den föreslagna införandedagen. I särskilda fall kan anmälan medges med kortare varsel än som normalt krävs. Ingendera avtalsslutande parten skall kräva att den andra avtalsslutande partens flygföretag anmäler priser som charterföretag tar ut av allmänheten.

c) Ingendera avtalsslutande parten får vidta ensidiga åtgärder för att förhindra införande eller fortsatt giltighet av ett pris som föreslagits eller tas ut av 1) ett flygföretag från endera avtalsslutande parten för internationell lufttrafik mellan de avtalsslutande parternas territorier, eller 2) ett flygföretag från

SÖ 1996: 24

den ena avtalsslutande parten för internationell lufttrafik mellan den andra avtalsslutande partens territorium och ett annat land, innefattande i båda fallen transport i samarbete mellan olika flygföretag eller inom samma flygföretag, förutsatt att vid trafik till eller från tredje land på vilken rådets förordning (EEG) nr 2409/92 av den 23 juli 1992 tillämpas den dag då dessa ändringar träder i kraft, sådant pris inte är särskilt förbjudet enligt ifrågavarande förordning. Om någon av de avtalsslutande parterna anser att ett pris är oförenligt med de hänsyn som anges i a) i denna artikel, skall den begära samråd och underrätta den andra avtalsslutande parten så snart som möjligt om skälen för sitt missnöje. Dessa samråd skall hållas senast 30 dagar efter det att begäran mottagits och de avtalsslutande parterna skall samarbeta för att få fram den information som är nödvändig för ett väl underbyggt beslut i frågan. Om de avtalsslutande parterna når överenskommelse om ett pris beträffande vilket framförts missnöje, skall vardera avtalsslutande parten göra sitt bästa för att genomföra överenskommelsen i fråga. Utan sådan ömsesidig överenskommelse skall priset träda i kraft eller fortsätta att gälla.

d) Utan hinder av punkterna a) – c) ovan, har varje designerat flygföretag rätt att anpassa sitt pris till priser som erbjuds på marknaden”.

10. Artikel 8 skall ändras enligt följande:

”Artikel 8

Flygsäkerhet

a) De avtalsslutande parterna bekräftar i överensstämmelse med sina rättigheter och förpliktelser enligt folkrätten att den förpliktelse som de har gentemot varandra att skydda den civila luftfartens säkerhet mot rättsstridig inblandning utgör en integrerad del av deras relationer på den civila luftfartens område. Utan att allmängiltigheten av deras rättigheter och förpliktelser enligt folkrätten begränsas skall de avtalsslutande parterna särskilt handla i enlighet med bestämmelserna i Konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, Konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, 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, undertecknad i Montreal den 24 februari 1988.

b) De avtalsslutande parterna skall på begäran ge allt nödvändigt bistånd till varandra för att förhindra olaga besittningstagande av luftfartyg och andra olaga handlingar mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anordningar för flygnavigering samt varje annat hot mot den civila luftfartens säkerhet.

c) De avtalsslutande parterna skall i sina ömsesidiga relationer handla i enlighet med alla säkerhetsnormer och lämplig rekommenderad praxis som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen och som återfinns som bilagor till Konventionen; de skall kräva att de som bedriver lufttrafik med luftfartyg som är upptagna i deras register eller de som bedriver lufttrafik med luftfartyg och som har sin huvudsakliga verksamhet eller är stadigvarande bosatta inom deras territorium samt de som driver flygplatser inom deras territorium handlar i enlighet med sådana bestämmelser för luftfartens säkerhet.

d) Vardera avtalsslutande parten samtycker till att iaktta de säkerhetsbestämmelser som krävs av den andra avtalsslutande parten vid inresa till, utresa från eller vid vistelse inom den andra avtalsslutande partens territorium. Vardera avtalsslutande parten skall säkerställa att tillräckliga åtgärder effektivt vidtas inom dess territorium för att skydda luftfartygen och kontrollera passagerare, besättning, handbagage, bagage, gods och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Vardera avtalsslutande parten skall även välvilligt överväga varje begäran från den andra avtalsslutande parten om särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett visst hot.

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

f) När en avtalsslutande part har rimliga skäl att anta att den andra avtalsslutande parten ej har uppfyllt flygsäkerhetsbestämmelserna i denna artikel, får den förstnämnda avtalsslutande parten kräva omedelbart samråd med den andra avtalsslutande parten. Om en tillfredsställande överenskommelse inte kan uppnås inom 15 dagar från den dag då en sådan begäran om samråd motogs, skall detta utgöra skäl för att neka, återkalla, begränsa eller ställa villkor för trafiktillståndet och tekniska tillstånd för ett eller flera flygföretag från denna avtalsslutande part. Utan hinder av andra bestämmelser i denna överenskommelse och endast när det är absolut nödvändigt får en avtalsslutande part vidta interimistiska åtgärder innan 15 dagar har föflutit".

11. Artikel 10 skall ändras enligt följande: a) lägg till rubriken "*Rättvis konkurrens*"; b) beteckna stycket "a)"; c) ersätt orden "driva trafik på var och en av de avtalade flyglinjerna" med orden "konkurrera vid tillhandahållande av internationella lufttransporter som regleras"; och d) lägg till följande nya punkter:

"b) Vardera avtalsslutande parten skall tillåta varje designerat flygföretag att fastställa turtäthet och kapacitet för den internationella lufttrafik som den erbjuder på grundval av kommersiella hänsyn på marknaden. Enligt denna rättighet får ingendera avtalsslutande parten ensidigt begränsa trafikvolymen, turtätheten eller regelbundenheten i trafiken eller den typ eller de typer av luftfartyg som används av den andra avtalsslutande partens designerade flygföretag, om det inte krävs av tullmässiga, tekniska, driftsmässiga eller miljömässiga skäl på lika villkor i enlighet med artikel 15 i Konventionen.

c) Ingendera avtalsslutande parten får ställa krav på den andra avtalsslutande partens designerade flygföretag om förtursrätt, krav om minsta trafikandel med utgångspunkt från respektive avtalsslutande part (uplift ratio), krav om betalning för att inte göra invändning (no-objection fee) eller något annat krav beträffande kapacitet, turtäthet eller trafik som skulle vara oförenligt med denna överenskommelses ändamål.

d) Ingendera avtalsslutande parten får kräva att trafikprogram, program för charterflygningar eller verksamhetsplaner skall anmälas av den andra avtalsslutande partens flygföretag för godkännande, om det inte krävs på en icke-diskriminerande grundval för att genomföra de lika villkor som förutses i punkt b) i denna artikel eller om det inte är särskilt tillåtet i en bilaga till den-

na överenskommelse. Om en avtalsslutande part kräver anmälan för informationsändamål, skall den till ett minimum begränsa den administrativa bördan som anmälningskrav och -förfaranden innebär för den andra avtalsslutande partens mellanhänder och designerade flygföretag”.

12. Artikel 11 skall ändras enligt följande:

”Artikel 11

Kommersiella möjligheter

a) Vardera avtalsslutande partens flygföretag skall ha rätt att inrätta kontor på den andra avtalsslutande partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter.

b) Vardera avtalsslutande partens designerade flygföretag skall ha rätt att, i enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och andra författningar beträffande inresa, vistelse och anställning, ta in och hålla på den andra avtalsslutande partens territorium administrativ, försäljnings-, teknisk personal och driftspersonal samt annan specialistpersonal som behövs för bedrivande av lufttrafik.

c) Varje designerat flygföretag skall ha rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium utföra sina egna markttjänster (self-handling) eller att fritt välja bland agenter som helt eller delvis konkurrerar om sådana tjänster. Dessa rättigheter skall endast vara föremål för fysiska begränsningar till följd av hänsyn till säkerheten vid flygplatser. I de fall då sådana hänsyn utesluter self-handling, skall markttjänster finnas tillgängliga på samma villkor för alla flygföretag; avgifter skall grundas på kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls; och sådana tjänster skall vara jämförbara i fråga om typ och kvalitet med de tjänster som utförs som om self-handling vore möjligt.

d) Vardera avtalsslutande partens flygföretag får inom den andra avtalsslutande partens territorium ägna sig åt försäljning av lufttransporter, direkt och om flygföretaget så önskar genom sina agenter, om inte annat särskilt föreskrivs i det lands charterbestämmelser varifrån charterresan utgår, som avser skydd av passagerarmedel och rätt till avbokning och återbetalning. Varje flygföretag skall ha rätt att sälja sådana transporter och varje person skall fritt kunna köpa sådana transporter i det landets valuta eller i fria konvertibla valutor.

e) Varje flygföretag skall ha rätt att på begäran konvertera och översända till sitt land lokala intäkter utöver de belopp som utbetalas lokalt. Konvertering och översändande skall medges snarast utan inskränkningar eller beskattning till den valutakurs som tillämpas för löpande transaktioner och översändande den dag då flygföretaget inlämnar den första ansökan om översändande.

f) Vardera avtalsslutande partens flygföretag skall medges att betala lokala utgifter i lokal valuta, inbegripet inköp av bränsle, på den andra avtalsslutande partens territorium. Vardera avtalsslutande partens flygföretag får, om de så önskar, betala för sådana utgifter på den andra avtalsslutande partens territorium i fria konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

g) Vid bedrivande av eller erbjudande om den tillåtna trafiken på de överenskomna flyglinjerna och under förutsättning att alla flygföretag i sådana överenskommelser 1) har vederbörligt tillstånd och 2) uppfyller de krav som normalt gäller för sådana överenskommelser, får en avtalsslutande parts de-

signerade flygföretag ingå överenskommelser om samverkande marknadsföring såsom överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg (blocked-space), gemensam flygkodbeteckning eller andra arrangemang med

A) ett eller flera flygföretag från endera avtalsslutande parten, och

B) ett eller flera flygföretag från ett tredje land, *förutsatt* att sådant tredje land bemyndigar eller tillåter motsvarande överenskommelser mellan den andra avtalsslutande partens flygföretag och andra flygföretag om trafik till, från och genom sådant tredje land.

Om ett flygföretag från den ena avtalsslutande parten, utan hinder av bestämmelserna i B) ovan, erbjuder trafik mellan en punkt i den andra avtalsslutande parten och en punkt i ett tredje land genom en överenskommelse om gemensam flygkodbeteckning på en delsträcka med ett flygföretag från den andra avtalsslutande parten, skall den förstnämnda avtalsslutande parten bemyndiga eller tillåta flygföretag från den andra avtalsslutande parten att ha gemensam flygkodbeteckning med vilket som helst flygföretag på vilken som helst delsträcka mellan ifrågakvarande tredje land och den andra avtalsslutande parten via en eller flera punkter i den förstnämnda avtalsslutande parten".

13. Artikel 12 skall ändras enligt följande:

"Artikel 12

Tullar och avgifter

a) Vid ankomst till en avtalsslutande parts territorium skall luftfartyg som används i internationell lufttrafik av den andra avtalsslutande partens designerade flygföretag, deras sedvanliga utrustning, markutrustning, bränsle, smörjmedel, förbrukningsbara tekniska förråd, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet men inte begränsat till sådana poster som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda för försäljning till eller förbrukning av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen), och andra poster avsedda för eller enbart använda i samband med drift eller service av luftfartyg som används i internationell lufttrafik, på ömsesidig grundval, vara befriade från alla importrestriktioner, skatt på egendom och kapital, tullar, accisavgifter och liknande avgifter som 1) läggs på av nationella myndigheter och 2) inte är baserade på kostnaden för tillhandahållna tjänster, under förutsättning att utrustningen och förråden stannar kvar ombord på luftfartyget.

b) Med undantag av avgifter som grundas på kostnaden för den tjänst som tillhandahålls skall befrielse, på ömsesidig grundval, från de skatter, tullar och avgifter som avses i punkt a) i denna artikel även gälla följande:

1. 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, tillhörande ett flygföretag i den andra avtalsslutande parten, även när dessa förråd skall förbrukas under en del av flygningen som företas över den avtalsslutande parts territorium där de tas ombord,

2. markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs i en avtalsslutande parts territorium för service, underhåll eller reparation av luftfartyg, som används i internationell lufttrafik, tillhörande ett flygföretag i den andra avtalsslutande parten,

3. bränsle, smörjmedel och förbrukningsbara tekniska förråd som införs i

eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för användning på ett luftfartyg, som används i internationell lufttrafik, tillhörande ett flygföretag i den andra avtalsslutande parten, även då dessa förråd skall förbrukas under en del av flygningen som företas över den avtalsslutande parts territorium där de tas ombord, samt

4. marknadsföringsmaterial och reklammaterial som införs i eller tillhandahålls inom den ena avtalsslutande partens territorium och som tas ombord, inom rimliga gränser, för användning på utgående luftfartyg, som används i internationell lufttrafik, tillhörande ett flygföretag i den andra avtalsslutande parten, även då dessa förråd skall förbrukas under en del av flygningen som företas över den avtalsslutande parts territorium där de tas ombord.

c) Det kan krävas att utrustning och förråd som avses i punkterna a) och b) i denna artikel hålls under vederbörande myndigheters övervakning och kontroll.

d) De undantag som föreskrivs i denna artikel skall även gälla i de fall då den ena avtalsslutande partens designerade flygföretag har ingått avtal med ett annat flygföretag, som samtidigt åtnjuter sådana undantag från den andra avtalsslutande parten, om lån eller överföring inom den andra partens territorium av vad som anges i punkterna a) och b) i denna artikel”.

14. Artikel 13 skall ändras enligt följande:

”Artikel 13

Intermodala transporter

Utan hinder av andra bestämmelser i denna överenskommelse skall flygföretag och fraktföretag från båda avtalsslutande parterna tillåtas att, utan inskränkning, i samband med internationell lufttrafik använda vilka som helst yttransporter för gods till eller från punkter inom de avtalsslutande parternas territorier eller i tredje land, inbegripet transport till och från alla flygplatser med tullfaciliteter och inbegripet, där det är tillämpligt, rätt att transportera gods i tullnederlag enligt tillämpliga lagar och andra författningar. Sådant gods, oavsett om det förflyttas ytledes eller luftledes, skall ha tillgång till tullbehandling och tullfaciliteter vid flygplatser. Flygföretag får välja att utföra sina egna yttransporter eller att tillhandahålla dessa genom arrangemang med andra yttransportföretag, inbegripet yttransporter som utförs av andra flygföretag och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttransporter får erbjudas till ett enda genomgående pris för kombinerade luft- och yttransporter, förutsatt att befraktare inte vilsledds i fråga om uppgifter rörande sådana transporter”.

15. Artikel 14 skall ändras enligt följande: a) lägg till rubriken ”Samråd”; och b) alla hänvisningar skall vara till ”bilagorna”.

16. Artikel 15 skall ändras enligt följande: a) lägg till rubriken ”Biläggande av tvister”; och b) ersätt ”Internationella domstolen” i andra stycket med ”Internationella luftfartsorganisationen”.

17. Bilagan till överenskommelsen skall ersättas i sin helhet med bilagorna I, II och III, som skall ha följande lydelse:

”BILAGA I

Reguljär lufttrafik

Avdelning 1

Flyglinjer

Vardera avtalsslutande partens flygföretag, som designerats enligt denna bilaga, skall i enlighet med bestämmelserna för sin designering ha rätt att utföra reguljär internationell lufttrafik mellan punkter på följande flyglinjer:

A. *Flyglinjer för det eller de flygföretag som designerats av Amerikas Förenta Staters regering:*

Från punkter utanför Förenta staterna via Förenta staterna och mellanliggande punkter till en eller flera punkter i Sverige och därbortom.

B. *Flyglinjer för det eller de flygföretag som designerats av Sveriges regering:*

Från punkter utanför Sverige via Sverige och mellanliggande punkter till en eller flera punkter i Förenta staterna och därbortom.

Avdelning 2

Driftsmässig flexibilitet

Varje designerat flygföretag får på någon eller alla flygningar och efter eget val:

1. utföra flygningar i endera eller båda riktningarna,
2. kombinera olika linjenummer inom en flygning,
3. betjäna punkter utanför, mellanliggande punkter och punkter därbortom samt punkter inom de avtalsslutande parternas territorier på flyglinjerna i vilken kombination som helst och i vilken ordning som helst,
4. avstå från att landa vid någon punkt eller några punkter,
5. överföra trafik från vilket som helst av sina luftfartyg till vilket som helst av sina andra luftfartyg på vilken som helst punkt på flyglinjerna, och
6. betjäna punkter utanför någon punkt på sitt territorium med eller utan byte av luftfartyg eller flyglinjenummer och får erbjuda och annonsera om sådana tjänster till allmänheten som genomgående trafik:

utan begränsning i fråga om riktning eller geografisk begränsning och utan att förlora någon rätt att bedriva trafik som i övrigt är tillåten enligt denna överenskommelse, *förutsatt* att trafiken betjänar en punkt inom den avtalsslutande parts territorium som designerat flygföretaget.

Avdelning 3

Byte av luftfartyg

På vilken eller vilka delsträckor som helst av flyglinjerna ovan får ett designerat flygföretag bedriva internationell lufttrafik utan någon begränsning på någon punkt på flyglinjen i fråga om ändring av typ eller antal luftfartyg som används, *förutsatt* att trafiken i utåtgående riktning bortom en sådan punkt är en fortsättning på trafiken från den avtalsslutande parts territorium som har designerat flygföretaget och att trafiken i inåtgående riktning är en fortsättning på trafiken med ursprung bortom en sådan punkt till den avtalsslutande parts territorium som har designerat flygföretaget.

SÖ 1996: 24

BILAGA II

Charterlufttrafik

Avdelning 1

Vardera avtalsslutande partens flygföretag som designerats enligt denna bilaga har i enlighet med bestämmelserna för sin designering rätt att bedriva internationell chartertrafik med passagerare (och deras åtföljande bagage) och/eller gods (inbegripet, men inte begränsat till, flygningar beställda av speditörer, dels mellan flera uppdragstagare (split) och dels kombinationscharterflygningar (passagerare/gods):

Mellan vilken eller vilka som helst punkter inom den avtalsslutande parts territorium som har designerat flygföretaget och vilken eller vilka som helst punkter inom den andra partens territorium, och

Mellan vilken eller vilka som helst punkter inom den andra avtalsslutande partens territorium och vilken eller vilka som helst punkter i tredje land, *förutsatt* att sådan trafik utgör en del av en sammanhängande flygning, med eller utan byte av luftfartyg, som innefattar trafik till hemlandet för att bedriva lokal trafik mellan hemlandet och den andra avtalsslutande partens territorium.

Vid bedrivande av trafik som omfattas av denna bilaga skall vardera partens flygföretag, som designerats enligt denna bilaga, även ha rätt 1) att göra mellanlandningar på vilka som helst punkter oavsett om de ligger inom eller utanför endera avtalsslutande partens territorium; 2) att bedriva transittrafik genom den andra avtalsslutande partens territorium; och 3) att på samma luftfartyg kombinera trafik med ursprung i den ena avtalsslutande partens territorium, trafik med ursprung i den andra avtalsslutande partens territorium och trafik med ursprung i tredje land.

Vardera avtalsslutande parten skall välvilligt behandla ansökningar från den andra avtalsslutande partens flygföretag om att få bedriva trafik, som inte omfattas av denna bilaga, på grundval av hövlighet och reciprocitet.

Avdelning 2

Varje flygföretag som designerats av endera avtalsslutande parten och som utför internationell charterlufttrafik med ursprung i endera avtalsslutande partens territorium skall, oavsett om det är fråga om enkelresa eller tur och retur, ha möjlighet att välja att följa antingen hemlandets eller den andra avtalsslutande partens charterlagar, -förfordningar och -regler. Om en avtalsslutande part tillämpar olika regler, förfordningar, villkor eller begränsningar för ett eller flera av sina flygföretag eller för flygföretag i olika länder, skall varje designerat flygföretag vara föremål för de minst restriktiva av sådana kriterier.

Ingenting i stycket ovan skall emellertid begränsa en avtalsslutande parts rätt att ålägga flygföretag som designerats enligt denna bilaga av endera avtalsslutande parten att ansluta sig till kraven avseende skydd av passagerarmedel och rätt till avbokning och återbetalning.

Avdelning 3

Utom i fråga om de regler för konsumentskydd som avses i föregående stycke, får ingendera avtalsslutande parten kräva att ett flygföretag som designerats av den andra avtalsslutande parten enligt denna bilaga, vad avser befordran av trafik i ena eller båda riktningarna från denna andra avtalsslutande parts territorium eller tredje land, skall inlämna mer än en förklaring om att

den följer de tillämpliga lagar, förordningar och regler som avses i avdelning 2 i denna bilaga eller om att den avstår från att tillämpa dessa lagar, förordningar eller regler som beviljats av vederbörande luftfartsmyndigheter.

BILAGA III

Principer om icke-diskriminering inom och konkurrens mellan databokningssystem (CRS)

Som erkänner att artikel 10 (Rättvis konkurrens) i överenskommelsen mellan Sverige och Förenta Staterna garanterar båda avtalsslutande parternas flygföretag "rättvisa och lika möjligheter att konkurrera",

som anser att en av de viktigaste aspekterna av ett flygföretags förmåga att konkurrera är dess förmåga att rättvist och opartiskt informera allmänheten om sina tjänster, och att därför kvaliteten på information om flygförbindelser, som är tillgänglig för resebyråer som direkt distribuerar sådan information till den resande allmänheten, och ett flygföretags förmåga att erbjuda sådana agenter konkurrenskraftiga databokningssystem (CRS) utgör grundvalen för ett flygföretags möjligheter att konkurrera, och som anser att det är lika nödvändigt att säkerställa att konsumenternas intressen skyddas mot missbruk av sådan information och vilseledande presentation av denna och att flygföretag och resebyråer har tillträde till effektivt konkurrenskraftiga databokningssystem:

1. De avtalsslutande parterna är överens om att CRS skall ha integrerade primära textbilder för vilka:

a. Information om internationell lufttrafik, inbegripet sammanställning av anslutningstrafik, skall redigeras och presenteras på grundval av kriterier om icke-diskriminering och objektivitet, som vare sig direkt eller indirekt påverkas av flygföretagets identitet eller marknaden. Sådana kriterier skall tillämpas enhetligt på alla deltagande flygföretag.

b. CRS-databaser skall vara så omfattande som möjligt.

c. CRS-leverantörer får inte ta bort information som inlevererats av deltagande flygföretag; sådan information skall vara korrekt och genomblickbar; t.ex. skall flygningar med gemensam flygkodbeteckning och byte av luftfartyg samt flygningar med mellanlandningar klart anges som sådana.

d. Alla CRS som är tillgängliga för resebyråer som direkt distribuerar information om flyglinjer till den resande allmänheten inom en avtalsslutande parts territorium skall inte endast vara förpliktade, utan även ha rätt, att verka i enlighet med de CRS-regler som tillämpas inom det territorium där systemet är i drift.

e. Resebyråer skall få använda vilken som helst av de sekundära textbilder som finns tillgängliga genom CRS så länge som resebyråen särskilt begär sådan presentation.

2. En avtalsslutande part skall kräva att varje CRS-leverantör som verkar på dess territorium skall tillåta alla flygföretag, som är villiga att betala en tillämplig icke-diskriminerande avgift, att delta i dess CRS. En avtalsslutande part skall kräva att alla distributionstjänster som en systemleverantör tillhandahåller skall erbjudas deltagande flygföretag utan diskriminering. En avtalsslutande part skall kräva att CRS-leverantörer skall presentera på icke-diskriminerande, objektiv, företagsneutral och marknadsneutral grundval de deltagande flygföretagens internationella lufttrafik på alla marknader där de önskar

SÖ 1996: 24

sälja denna trafik. En CRS-leverantör skall på begäran avslöja uppgifter om procedurer för uppdatering och lagring i sin databas, sina kriterier för redigering och fastställande av ordningsföljd, den vikt som tillmäts sådana kriterier samt vilka kriterier som används för val av anslutningspunkter och medtagande av anslutande flygtrafik.

3. CRS-leverantörer som verkar inom en avtalsslutande parts territorium skall ha rätt att ta in, upprätthålla och göra fritt tillgängliga sina CRS för resebyråer eller reseföretag vars huvudsakliga verksamhet är att distribuera reseanknutna produkter inom den andra avtalsslutande partens territorium, om CRS iakttar dessa principer .

4. Ingendera avtalsslutande parten får inom sitt territorium införa eller medge införande av strängare krav för den andra avtalsslutande partens CRS-leverantörer i fråga om tillträde till och utnyttjande av kommunikationstjänster, val och användning av teknisk CRS-hårdvara och -mjukvara samt teknisk installation av CRS-hårdvara än de som är uppställda för dess egna CRS-leverantörer.

5. Ingendera avtalsslutande parten får inom sitt territorium införa eller medge införande av strängare krav för den andra avtalsslutande partens CRS-leverantörer i fråga om CRS-presentation (inbegripet redigerings- och presentationsparametrar), drift eller försäljning än de som är uppställda för dess egna CRS-leverantörer.

6. CRS i användning inom den ena avtalsslutande partens territorium som följer dessa principer och andra relevanta bestämmelser om icke-diskriminering, tekniska standarder samt säkerhetsstandarder skall ha rätt till effektivt och obehindrat tillträde inom den andra avtalsslutande partens territorium. En aspekt av detta är att ett designerat flygföretag skall delta i ett sådant system lika fullt inom sitt hemlandsterritorium som det gör i ett system som erbjuds resebyråer inom den andra avtalsslutande partens territorium. Ägare/operatörer av CRS från den ena avtalsslutande parten skall ha samma möjlighet att äga/driva CRS som uppfyller dessa principer inom den andra avtalsslutande partens territorium som den partens ägare/operatörer har. Vardera avtalsslutande parten skall säkerställa att dess flygföretag och dess CRS-leverantörer inte diskriminerar resebyråer inom deras hemlandsterritorium på grund av deras utnyttjande eller innehav av ett CRS som även drivs inom den andra avtalsslutande partens territorium”.

18. När dessa ändringar träder i kraft skall de ersätta Överenskommelsen angående flygnavigering mellan Förenta Staterna och Sverige, som trädde i kraft genom noteväxling den 8 och 9 september 1933.

Om dessa förslag kan godtas av Sveriges regering, har jag vidare äran föreslå att denna note och Ert svar skall utgöra en överenskommelse mellan våra båda regeringar, som träder i kraft dagen för Ert svar.

Mottag, Herr Ambassadör, försäkran om min utmärkta högaktning.

För utrikesministern

James Tarrant

Översättning

Den 16 juni 1995.

Herr Minister,

Jag har äran erkänna mottagandet av Er note med dagens datum, som har följande lydelse:

”Härmed har jag äran åberopa de diskussioner som ägt rum i Washington den 24–26 april 1995 mellan företrädare för våra båda regeringar rörande Överenskommelsen mellan Amerikas Förenta Staters regering och Sveriges regering angående lufttrafik, jämte bilaga, – – – som träder i kraft dagen för Ert svar”.

Jag har äran informera Er om att ovanstående är godtagbart för Sveriges regering och att Er note tillsammans med detta svar därför skall utgöra en överenskommelse mellan de båda regeringarna, som träder i kraft dagen för Ert mottagande av detta svar.

Mottag, Herr Minister, försäkran om min utmärkta högaktning.

Henrik Liljegren