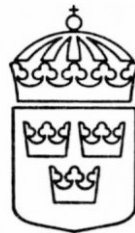


# Sveriges överenskommelser med främmande makter

---



SÖ 1982: 62

**Nr 62**  
**Luftfartsavtal med Irak.**  
**Bagdad den 2 juli 1981**

Avtalet trädde i kraft den 29 december 1981, efter notväxling enligt art. 21.

## Air Transport Agreement between the Kingdom of Sweden and the Republic of Iraq

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Iraq, hereinafter referred to as the "Contracting Parties".

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944.

And desiring to conclude an Agreement for the operation of Air Services between and beyond their respective territories.

Having accordingly appointed authorized representatives for this purpose who have agreed as follows: —

### Article 1

#### Definitions

1. For the purpose of the present Agreement, unless otherwise stated, the following terms have the following meanings:

a. "Aeronautical Authorities" means in the case of the Government of the Kingdom of Sweden, the Board of Civil Aviation, and in the case of the Government of the Republic of Iraq, the Ministry of Transport and Communications or State Organization for Iraqi Civil Aviation, or in both cases any other authority or person empowered to perform the functions presently exercised by the said Authorities.

b. "Agreed Services" means scheduled air services for the transport of passengers, cargo and mail on the specified routes herein.

c. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including all Annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendments made to the Convention or its Annexes under Articles 90 & 94 (a) thereof which have been adopted by both Contracting Parties.

## Luftfartsavtal mellan Konungariket Sverige och Republiken Irak

Konungariket Sveriges regering och Republiken Iraks regering, nedan kallade de "avtalslutande parterna",

som är parter i konventionen om internationell civil luftfart och transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer, vilka öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

och som önskar sluta ett avtal om luftfartslinjer mellan och bortom sina respektive territorier,

har därför utsett befullmäktigade ombud, vilka har kommit överens om följande.

### Artikel I

#### Definitioner

1. Vid tillämpningen av detta avtal skall, om inte annat fastställs,

a. termen "luftfartsmyndigheter" avse, vad beträffar Konungariket Sveriges regering, luftfartsverket, och, vad beträffar Republiken Iraks regering, ministeriet för transporter och kommunikationer eller irakiska luftfartsverket, eller i båda fallen varje annan myndighet eller person med behörighet att utöva den verksamhet som för närvarande utövas av ovannämnda myndigheter;

b. termen "överenskommen trafik" avse regelbunden lufttrafik för transport av passagerare, gods och post på de häri angivna flyglinjerna;

c. termen "konvention" avse konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, däri inbegripet alla bilagor som antagits enligt artikel 90 i konventionen samt alla ändringar i konventionen eller dess bilagor enligt dess artiklar 90 och 94 (a), vilka antagits av de båda avtalslutande parterna;

d. "Designated Airline" means an airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

e. "Tariff" means prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

f. "Territory", "air services", "international air services", "Airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have, in the application of the present Agreement the meaning specified in Article 2 and 96 of the Convention.

g. "Annex" to this Agreement means the Route lists attached to the Present Agreement and any Clauses or Notes appearing in such Annex and relating to the routes.

The Annexes to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all reference to the Agreement shall include reference to the Annexes except otherwise expressly provided.

2. Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience and in no way define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

## Article 2

### Traffic rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights enumerated in this Agreement for the purpose of establishing and operating the agreed services. An airline designated by either Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:

- a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

d. termen "utsett lufttrafikföretag" avse det lufttrafikföretag som den ena avtalslutande parten i skrivelse till den andra avtalslutande parten i enlighet med artikel 3 i detta avtal utsett till sådant lufttrafikföretag som skall bedriva internationell lufttrafik på de linjer som anges i bilagan till detta avtal.

e. termen "tariff" avse de priser som skall betalas för transport av passagerare och gods samt de villkor på vilka dessa priser tillämpas, inbegripet priser och villkor för agenter och andra hithörande tjänster, dock undantaget priser och villkor för postbefordran.

f. termerna "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "lufttrafikföretag" och "landning för andra än trafikändamål" ha den innebörd som fastställs i artiklarna 2 och 96 i konventionen.

g. "bilaga" till detta avtal avse de förteckningar över flyglinjer som bifogats detta avtal samt bestämmelser eller kommentarer i en sådan bilaga avseende flyglinjerna.

Bilagorna till detta avtal skall anses utgöra en del av detta, och alla hänvisningar till avtalet skall innefatta hänvisning till bilagorna, om inte annat uttryckligen föreskrivits.

2. Rubriker förekommer i detta avtal ovanför varje artikel för referensändamål och för att underlätta men inte för att precisera, begränsa eller ange syftet med detta avtal eller dess räckvidd.

## Artikel 2

### Trafikrättigheter

1. Var och en av de avtalslutande parterna skall bevilja den andra avtalslutande parten de i detta avtal angivna rättigheterna i syfte att upprätta och bedriva den överenskomna trafiken. Ett av endera avtalslutande parten utsett lufttrafikföretag skall, medan det bedriver överenskommen trafik på en angiven flyglinje, åtnjuta följande rättigheter:

- a. flygning utan mellanlandning över den andra avtalslutande partens territorium;
- b. landning inom nämnda territorium för andra än trafikändamål; och

c. to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combinations coming from or destined for the territory of the other Contracting Party or of a third country.

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

### Article 3

#### *Designation of airlines*

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

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall—subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article—without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorizations.

3. The Aeronautical Authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

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

c. landning inom nämnda territorium på de punkter som i bilagan anges för ifrågavarande flyglinje i syfte att i internationell trafik lämna av och ta ombord, var för sig eller gemensamt, passagerare, gods och post på väg från eller med destination till en avtalslutande parts eller ett tredje lands territorium.

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

### Artikel 3

#### *Utseende av lufttrafikföretag*

1. Vardera avtalslutande parten skall ha rätt att genom skriftligt meddelande till den andra parten utse ett lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik på angivna flyglinjer.

2. Då den andra avtalslutande parten motagit ett sådant meddelande, skall den — om ej annat följer av punkterna 3 och 4 i denna artikel — utan dröjsmål bevilja det utsedda lufttrafikföretaget erforderligt trafiktillstånd.

3. Den ena avtalslutande partens luftfartsmyndigheter kan begära att ett lufttrafikföretag, som har utsetts av den andra avtalslutande parten, styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och förordningar som vanligen och skäligen tillämpas av nämnda myndigheter vid internationell lufttrafik i enlighet med bestämmelserna i konventionen.

4. Vardera avtalslutande parten är berättigad att vägra bevilja de i punkt 2 i denna artikel nämnda trafiktillstånden eller ställa de villkor den anser nödvändiga för ett utsett lufttrafikföretags utövande av de i artikel 2 angivna rättigheterna, i varje fall när nämnda avtalslutande part inte kan påvisa att faktisk äganderätt och effektiv kontroll över lufttrafikföretaget innehas av den avtalslutande part som har utsett lufttrafikföretaget eller av dess medborgare.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 11 of this Agreement is in force in respect of that service.

#### Article 4

##### *Revocation or suspension of operating authorization*

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

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

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

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article 5

##### *Exemption from charges*

1. Aircraft operated on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel 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 similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies

5. När ett lufttrafikföretag sålunda har utsetts och bemyndigats, kan det påbörja överenskommen trafik, förutsatt att för denna trafik gäller en tariff fastställd i enlighet med artikel 11.

#### Artikel 4

##### *Återkallande och upphävande av trafiktillstånd*

1. Vardera avtalsslutande parten är berättigad att återkalla trafiktillståndet eller att avbryta utövandet av de i detta avtal angivna rättigheterna, vilka beviljats ett av den andra avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag, eller att föreskriva sådana villkor som den anser nödvändiga för utövandet av dessa rättigheter i följande fall:

a. då det inte blivit styrkt att faktisk äganderätt och effektiv kontroll över nämnda lufttrafikföretag innehas av den avtalsslutande part som utser lufttrafikföretaget eller av dess medborgare, eller

b. om lufttrafikföretaget underlåter att efterkomma den rättighetsbeviljande avtalspartens lagar och förordningar, eller

c. om lufttrafikföretaget i andra hänseenden underlåter att bedriva trafik i enlighet med de villkor som uppställts i detta avtal.

2. Såvida inte ett omedelbart återkallande, avbrytande eller uppställande av de i punkt 1 av denna artikel uppställda villkoren är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar och förordningar, skall denna rättighet utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande parten.

#### Artikel 5

##### *Befrielse från avgifter*

1. Luftfartyg som används i internationell trafik av vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag liksom deras sedvanliga utrustning, bränsle och smörjmedel samt luftfartygsförråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på luftfartyget skall vara undantagna från alla tullar, inspektionsavgifter och andra liknande avgifter vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens territorium, förutsatt att utrustningen och

remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

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

a. aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service of the other Contracting Party.

b. Spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international air services by the designated airline of the other Contracting Party.

c. Fuel and lubricants supplied in the territory of a Contracting Party to an outbound aircraft of a designated airline of the other Contracting Party engaged in an international air service, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

#### Article 6

##### *Unloading of equipment materials & supplies*

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs Authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said Authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

förråden kvarstannar ombord på luftfartyget till dess att de åter utförs eller används under den del av flygningen som genomförs över nämnda territorium.

2. Från samma tullar och avgifter, med undantag av avgifter för utförda tjänster, skall likaså vara befriade:

a. luftfartygsförråd som tagits ombord inom en avtalsslutande parts territorium, med de begränsningar som fastställts av nämnda avtalsslutande parts myndigheter, för användning ombord på luftfartyg destinerat till utrikes ort och som används i den andra avtalsslutande partens internationella lufttrafik;

b. reservdelar som införts till endera avtalsslutande partens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som av den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag används i internationell lufttrafik;

c. bränsle och smörjmedel som inom en avtalsslutande parts territorium tillhandahålls ett luftfartyg destinerat till utrikes ort och tillhörande ett av den andra avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag som bedriver internationell lufttrafik, även då flygningen utförs över den avtalsslutande parts territorium där de tas ombord.

De förnödenheter som avses under a, b och c kan påfordras hållas förvarade under tulluppsikt eller tullkontroll.

#### Artikel 6

##### *Lossning av utrustning, förnödenheter och förråd*

Sedvanlig luftburen utrustning samt förnödenheter och förråd, som flygplan tillhörande endera avtalsslutande parten har ombord, kan lossas inom den andra partens territorium endast med tillstånd av tullmyndigheterna inom detta område. De kan i sådant fall ställas under nämnda myndigheters uppsikt, till dess att de åter utförs eller att andra åtgärder angående dem vidtas i enlighet med tullbestämmelserna.

**Article 7***Capacity*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear 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 carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the Country of ultimate destination of the traffic. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail, both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline, shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a. Traffic requirements between the country of origin and the countries of destinations;
- b. traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of Local and regional services;
- c. the requirements of through airline operation.

**Article 8***Applicability of laws and regulations*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while

**Artikel 7***Kapacitet*

1. De båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skall ha skäliga och lika möjligheter att bedriva överenskommen trafik på de angivna linjerna mellan parternas territorier.

2. Vid bedrivande av överenskommen trafik skall vardera avtalsslutande partens lufttrafikföretag ta hänsyn till den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretags intressen, så att det sistnämndas lufttrafik på hela eller en del av samma linje inte onödigtvis försvåras.

3. Den överenskomna trafik som tillhandahålls av de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag skall stå i nära samband med de krav allmänheten ställer på transporter på de angivna flyglinjerna och skall som främsta mål ha tillhandahållande, med rimlig lastfaktor, av tillräcklig kapacitet för att täcka nuvarande och skäligen förutsedda behov av befordran av passagerare, gods och post mellan ett territorium tillhörande den avtalsslutande part som utser lufttrafikföretaget och det land som trafiken i sista hand är destinerad till. Tillhandahållande av kapacitet för befordran av passagerare, last och post som både tas ombord och landsätts på punkter på de angivna flyglinjerna inom territorier tillhörande andra stater än den som utser lufttrafikföretaget skall ske i överensstämmelse med de allmänna principerna att denna kapacitet skall anpassas till

- a. behoven av trafik mellan det land varifrån trafiken utgår och destinationsländerna;
- b. behoven av trafik i de områden genom vilka lufttrafikföretaget passerar, sedan hänsyn tagits till lokal och regional trafik;
- c. behoven av genomgående lufttrafik.

**Artikel 8***Tillämpning av lagar och förordningar*

Den ena avtalsslutande partens lagar och förordningar rörande inresa till eller utresa från dess territorium av luftfartyg i internationell lufttrafik eller som reglerar ett sådant luftfartygs bedrivande av trafik eller navige-

within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.

#### Article 9

##### *Airport charges*

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed upon all other aircraft engaged in similar international services.

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

#### Article 10

##### *Recognition of certificates and licences*

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services described in the Annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory certificates of competency and licenses granted to its own nationals by another State.

ring inom dess territorium skall tillämpas på luftfartyg som tillhör den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag.

2. Den ena avtalsslutande partens lagar och förordningar rörande inresa till eller utresa från dess territorium av ett luftfartygs passagerare, besättning eller gods (såsom förordningar rörande inresa, tullklarering, invandring, pass, tullar och karantän) skall inom denna avtalsslutande parts territorium vara tillämpliga på passagerare, besättning eller gods som befordras av ett luftfartyg tillhörande den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag.

#### Artikel 9

##### *Flygplatsavgifter*

1. Varje avtalsslutande part kan pålägga eller tillåta påläggande av berättigade och rimliga avgifter för användningen av allmänna flygplatser och andra anläggningar som står under dess kontroll, förutsatt att avgifterna inte överstiger de avgifter som påläggs alla andra luftfartyg som upprätthåller liknande internationell lufttrafik.

2. Ingendera avtalsslutande parten skall ge företräde åt sitt eget eller något annat lufttrafikföretag framför den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag vid tillämpning av dess bestämmelser om tullar, invandring, karantän och liknande frågor eller vid användning av flygplatser, luftleder eller andra inrättningar som står under dess kontroll.

#### Artikel 10

##### *Erkännande av certifikat och licenser*

Luftvärdighetsbevis, lämplighetsdiplom och licenser som beviljats eller förklarats äga giltighet av den ena avtalsslutande parten skall av den andra avtalsslutande parten erkännas som giltiga för bedrivande av den trafik och på de flyglinjer som beskrivs i bilagan. Var och en av de avtalsslutande parterna förbehåller sig dock rätten att beträffande flygning över dess eget territorium vägra erkänna de lämplighetsdiplom och licenser som beviljats dess egna medborgare av en annan stat.



**Article 11***Tariffs*

1. The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association (I.A.T.A.).

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval to the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, the Aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree upon a shorter period. This approval may be given expressly. If neither of the Aeronautical Authorities has expressed disapproval within fifteen (15) days from the date of submission, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, the Aeronautical Authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than fifteen (15) days.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 3 of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff submitted in accordance therewith, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the Aeronautical Authorities cannot agree upon such tariff, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

**Artikel 11***Tariffer*

1. De tariffer som av ett av den ena avtalslutande parten utsett lufttrafikföretag skall tillämpas för befordran till eller från den andra avtalslutande partens territorium skall fastställas på en skälig nivå med vederbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer, särskilt driftskostnader, skälig vinst och tariffer tillämpade av andra lufttrafikföretag.

2. Överenskommelse om tariffer som avses i punkt 1 i denna artikel skall om möjligt träffas mellan de utsedda lufttrafikföretagen i samråd med andra lufttrafikföretag som bedriver trafik på dessa linjer eller del därav, och sådan överenskommelse skall såvitt möjligt ske medelst den Internationella lufttransportorganisationens (IATA) system för fastställande av tariffer.

3. Sålunda överenskomna tariffer skall underställas de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter för godkännande senast trettio (30) dagar före den föreslagna dagen för deras införande; i särskilda fall kan de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter komma överens om en kortare period. Godkännandet kan ges uttryckligen. Om ingendera luftfartsmyndigheten har uttryckt sitt ogillande inom femton (15) dagar räknat från dagen för inlämnandet, skall dessa tariffer anses godkända. För den händelse att inlämningstiden förkortas, kan luftfartsmyndigheterna komma överens om att tiden för anmälan av ogillande skall vara kortare än femton (15) dagar.

4. Om en tariff inte kan fastställas i enlighet med bestämmelserna i punkt 2 i denna artikel, eller om den ena avtalslutande parten under de första femton (15) dagarna av de trettio (30) dagar som avses i punkt 3 i denna artikel underrättar den andra om sitt ogillande av en i enlighet härmed inlämnad tariff, skall de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter försöka fastställa tariffen genom överenskommelse dem emellan.

5. Om luftfartsmyndigheterna inte kan enas om en sådan tariff, skall meningsskiljaktigheten avgöras i enlighet med bestämmelserna i artikel 16 i denna överenskommelse.

6. No tariff shall come into force unless it has been approved or accepted by the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties.

7. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it otherwise would have expired.

#### Article 12

##### *Statistics*

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall furnish to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airline relating to traffic carried on the agreed services on the specified routes, as may be reasonably required.

#### Article 13

##### *Transfer of earnings*

Either Contracting Party undertakes to grant the other Party free transfer, at the official rate of exchange and in accordance with the rules and regulations applicable in each respective country of the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Party. Wherever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, this agreement shall apply.

#### Article 14

##### *Agency*

The airline designated by either Contracting Party may establish and maintain its agency and employ its personnel for its business transaction in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the rules and regulations applicable in each respective country.

6. Ingen tariff skall gälla om den inte har godkänts eller godtagits av båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter.

7. De tariffer som fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel skall gälla till dess att nya tariffer har fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel. Oberoende härav får en tariffs giltighetstid enligt detta stycke inte förlängas för längre tid än tolv (12) månader räknat från den dag då den annars skulle ha upphört att gälla.

#### Artikel 12

##### *Statistik*

Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall på begäran av den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter tillhandahålla sådana statistiska uppgifter rörande det utsedda lufttrafikföretaget som rimligen kan anses nödvändiga och som hänför sig till den överenskomna trafiken på de angivna flyglinjerna.

#### Artikel 13

##### *Överföring av rörelseöverskott*

Vardera avtalsslutande parten förbinder sig att låta den andra parten till officiell växelkurs och i enlighet med de regler och förordningar som är tillämpliga i vart och ett av länderna fritt överföra de rörelseöverskott som uppkommit på dess territorium hos det av den andra parten utsedda lufttrafikföretaget i samband med befordran av passagerare, bagage, post och gods. Skulle systemet för betalningar mellan de avtalsslutande parterna regleras genom en separat överenskommelse, skall denna tillämpas.

#### Artikel 14

##### *Platskontor*

Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag kan upprätta och hålla kontor samt anställa egen personal för ombesörjande av sina affärsangelägenheter inom den andra avtalsslutande partens territorium i enlighet med de regler och förordningar som är tillämpliga i respektive land.

**Article 15***Consultation*

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

2. Either Contracting Party may request consultation in writing which shall begin within a period of ninety (90) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

**Article 16***Settlement of disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization shall be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

**Artikel 15***Samråd*

1. I en anda av nära samverkan skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter då och då samråda i avsikt att säkerställa genomförandet och en tillfredsställande efterlevnad av bestämmelserna i denna överenskommelse.

2. Endera avtalsslutande parten kan skriftligen begära samråd, som skall inledas nittio (90) dagar efter den dag då sådan begäran mottagits, såvida ej båda avtalsslutande parter kommer överens om att förlänga denna period.

**Artikel 16***Biläggande av tvister*

1. Om en tvist uppkommer mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parterna i första hand försöka bilägga tvisten genom förhandlingar.

2. Om de avtalsslutande parterna ej kan bilägga tvisten genom förhandlingar, kan de överenskomma om att hänskjuta den till någon viss person eller något visst organ för avgörande, eller också kan endera avtalsslutande parten hänskjuta tvisten för avgörande till en domstol bestående av tre skiljedomare, till vilken vardera avtalsslutande parten utser en skiljedomare och dessa två skiljedomare utser en tredje. Vardera avtalsslutande parten skall utse en skiljedomare inom sextio (60) dagar från den dag då endera avtalsslutande parten från den andra på diplomatisk väg mottagit en begäran om biläggande av tvisten genom skiljedomsförfarande, och den tredje skiljedomaren skall utses inom en därpå följande period av sextio (60) dagar. Om endera avtalsslutande parten underlåter att utse en skiljedomare inom utsatt tid eller om den tredje skiljedomaren inte utses inom den angivna tiden, kan endera avtalsslutande parten begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationen utser en lämplig skiljedomare eller flera lämpliga skiljedomare, allt efter omständigheterna. I varje fall skall den tredje skiljedomaren vara medborgare i en tredje stat, fungera såsom ordförande i domstolen samt bestämma var skiljedomsförfarandet skall äga rum.

3. The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under this Article. Each of the Contracting Parties shall bear the expenses of its own member as well as of its representation in the proceedings at the arbitral tribunal; the expenses of the chairman and any other expenses shall be borne in equal parts by both Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

#### Article 17

##### *Amendments*

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement it may request the entry into negotiations on this question through diplomatic channels. Such negotiations shall begin within ninety (90) days from the date of receipt of the request. Modifications agreed upon as a result of such negotiations shall be recorded in an exchange of diplomatic notes and shall come into effect after both Contracting Parties have notified each other that the formalities required by the constitution of each Contracting Party have been accomplished.

2. The agreed services as well as other stipulations of the Annex to this Agreement can be modified by agreement between the Aeronautical Authorities of both Contracting Parties. All modifications agreed upon will be implemented on a day mutually agreed upon by the two aeronautical authorities.

#### Article 18

##### *Registration*

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization.

#### Article 19

##### *Termination of agreement*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party if it desires to terminate this Agreement. Such

3. Skiljedomstolen skall fatta sina beslut med enkel majoritet. De avtalsslutande parterna förbinder sig att efterkomma de beslut som fattats enligt denna artikel. Vardera avtalsparten skall bära kostnaderna för sin skiljedomare och för sitt ombud i förhandlingarna vid skiljedomstolen; kostnaden för ordföranden och alla andra kostnader skall till lika delar täckas av båda avtalsslutande parter. I alla övriga hänseenden skall skiljedomstolen anta egna regler för sitt förfarande.

#### Artikel 17

##### *Ändringar*

1. Anser endera avtalsslutande parten att en ändring av någon bestämmelse i denna överenskommelse är önskvärd, kan denna part begära förhandlingar i ärendet på diplomatisk väg. Förhandlingarna skall påbörjas inom nittio (90) dagar efter den dag då begäran mottogs. Ändringar som man enats om till följd av förhandlingarna skall upptas i diplomatisk notväxling och träder i kraft när de båda avtalsslutande parterna har underrättat varandra om att de formaliteter som krävs i enlighet med deras respektive författningar har uppfyllts.

2. Såväl överenskommen trafik som andra bestämmelser i bilagan till detta avtal kan ändras genom avtal mellan de båda avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter. Alla avtalsenliga ändringar skall genomföras den dag som de båda luftfartsmyndigheterna ömsesidigt kommit överens om.

#### Artikel 18

##### *Registrering*

Detta avtal och alla ändringar häri skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationens råd.

#### Artikel 19

##### *Uppsägning av avtalet*

Vardera avtalsslutande parten kan när som helst underrätta den andra avtalsslutande parten om den önskar säga upp detta avtal.

notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by Agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Council of the International Civil Aviation Organization.

#### Article 20

##### *Compliance with multilateral convention*

If a general multilateral convention for scheduled international air services comes into force in respect of both Contracting Parties, the Present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

#### Article 21

##### *Entry into force*

This Agreement shall be applied provisionally from the date of signature, and shall enter into force on the date of exchange of Notes between the Contracting Parties through diplomatic channels confirming that it has been approved in accordance with their constitutional procedures.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned representatives, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the Present Agreement and have affixed thereto their seals.

Underrättelsen skall samtidigt tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen. Föreligger en sådan underrättelse, skall avtalet upphöra att gälla tolv månader efter den dag då den andra avtalslutande parten har mottagit underrättelsen, utom i det fall att uppsägningen återtas genom överenskomelse före utgången av denna period. Erkänner den andra avtalslutande parten inte mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton dagar efter det att underrättelse mottagits av Internationella civila luftfartsorganisationens råd.

#### Artikel 20

##### *Överensstämmelse med multilateral konvention*

Om en allmän multilateral konvention om regelbunden internationell lufttrafik träder i kraft i förhållande till båda avtalslutande parterna, skall detta avtal ändras så att det överensstämmer med bestämmelserna i konventionen.

#### Artikel 21

##### *Ikraftträdande*

Detta avtal skall tillämpas provisoriskt från dagen för undertecknandet och träder i kraft den dag då utväxling sker mellan de avtalslutande parterna av diplomatiska noter, i vilka bekräftas att det godkänts i enlighet med deras konstitutionella förfaranden.

TILL BEKRÄFTELSE HÄRAV har undertecknade, därtill behörigen befullmäktigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal och försett det med sina sigill.

DONE in original duplicate at Baghdad on this day, the 30th of Shaban of the year 1401 Hijra, corresponding to the 2nd day of July, 1981 of the Christian Era in two originals, in the English language, both texts being equally authentic.

*Lars-Olof Brilioth*

For the Government  
of the Kingdom of Sweden

*Hussein Hayywi Hammash*

For the Government  
of the Republic of Iraq

## ANNEX

### Section I

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Republic of Iraq

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in Sweden</i>
Points in Iraq	Athens and two points in Europe to be selected later	Stockholm

### Section II

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Kingdom of Sweden.

<i>Points of Departure</i>	<i>Intermediate Points</i>	<i>Points in Iraq</i>
Points Sweden	Athens Istanbul and one point in Europe to be selected later	Baghdad

SOM SKEDDE i Bagdad den 30 Shaban år 1401 Hijra, vilket enligt kristen tideräkning motsvarar den 2 juli 1981, i två original på engelska språket, vilka båda texter äger lika giltighet.

*Lars-Olof Brilioth*

För Konungariket  
Sveriges regering

*Hussein Hayywi Hammash*

För Republiken  
Iraks regering

## BILAGA

### Del I

Linjer som kan trafikeras i båda riktningarna av det av Republiken Irak utsedda lufttrafikföretaget:

<i>Utgångs- punkter</i>	<i>Mellanland- ningspunkter</i>	<i>Punkter i Sverige</i>
Punkter i Irak	Athen och två andra punkter i Europa, som utses senare	Stockholm

### Del II

Linjer som kan trafikeras i båda riktningarna av det av Konungariket Sverige utsedda lufttrafikföretaget.

<i>Utgångs- punkter</i>	<i>Mellanland- ningspunkter</i>	<i>Punkter i Irak</i>
Punkter i Sverige	Athen Istanbul och en punkt i Europa, som utses senare	Bagdad

1. Points on any or all flights may, at the option of the designated airline of other Contracting Party, be omitted, provided that the agreed services on these routes originate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

2. The designated airline of either Contracting Party shall have the right to use other intermediate points than those mentioned in this Annex for non-commercial purposes.

1. Punkter på en eller alla flygningar kan enligt den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretags egen önskan utelämnas, förutsatt att den överenskomna trafiken på dessa linjer börjar på territorium tillhörande den avtalsslutande part som utser lufttrafikföretaget.

2. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag skall ha rätt att i icke-kommersiellt syfte använda sig av andra mellanlandningspunkter än de som nämns i denna bilaga.

