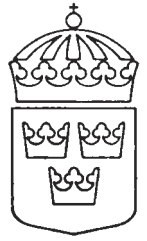


# Sveriges internationella överenskommelser

ISSN 1102-3716

---

*Utgiven av Utrikesdepartementet*



**SÖ 2007: 67**

**Nr 67**

**Samförståndsavtal med Indien**

**New Delhi den 30 november 2006**

Avtalet undertecknades den 30 november 2006. Regeringen beslutade den 22 februari 2007 att ingå avtalet. Avtalet trädde i kraft efter notväxling den 19 november 2007.

1. Delegationer från Indiens regering och regeringarna i Danmark, Norge och Sverige träffades i New Delhi den 29–30 november 2006 för att diskutera luftfart mellan Indien, å ena sidan, och Danmark, Norge och Sverige, å andra sidan. Diskussionerna präglades av en mycket vänlig och hjärtlig atmosfär.

Förteckningen över de båda delegationerna bifogas som bilaga A.

## **2. Krav enligt gemenskapslagstiftningen**

2.1 I enlighet med sina skyldigheter inom Europeiska unionen begärde delegationen från Danmark, Norge och Sverige att gemenskapens standardklausuler skulle införas i de luftfartsavtal som Indien har ingått med Danmark, Norge och Sverige. Delegationen påpekade vidare att bestämmelserna i detta samförståndsavtal enligt gemenskapslagstiftningen endast kunde tillämpas provisoriskt om inte Indien gick med på dessa klausuler.

2.2 Den indiska delegationen svarade att den inte omedelbart kunde bekräfta att dessa klausuler skulle införas. Frågan om att återupprätta rättssäkerheten i de bilaterala luftfartsavtalen mellan Indien och EU:s medlemsstater är emellertid något man för närvarande diskuterar i sin helhet med Europeiska kommissionen, som har föreslagit att Indien och Europeiska kommissionen ska ingå ett övergripande avtal. Indiens delegation uppgav att man i diskussionerna med EG:s delegation håller på att slutföra ett sådant avtal, med prioritet.

## **3. Översyn av luftfartsavtalen**

3.1 De båda delegationerna erkände att de nuvarande luftfartsavtalen mellan Indien och Danmark, Norge och Sverige behöver ses över och uppdateras, och kom överens om att uppdateringen av luftfartsavtalen ska göras successivt. I väntan på en omfattande översyn av luftfartsavtalen beslutade delegationerna emellertid att ändra nuvarande artikel 9 (Kapacitetsbestämmelser), artikel 10 (Tariffer) och artikel 15 (Luftfartsskydd) och att införa nya artiklar om flygsäkerhet och avtal om samverkande marknadsföring i luftfartsavtalen. De artikeltexter som de båda delegationerna har kommit överens om finns i bilaga B.

3.2 När det gäller bestämmelserna om avtalen om samverkande marknadsföring uttryckte delegationen från Danmark, Norge och Sverige sin oro över beräkningen av kapaciteten för både de lufttrafikföretag som bedriver trafiken och de lufttrafikföretag som står för försäljningen i fråga om avtal med lufttrafikföretag från tredjeländer om gemensamma linjebeteckningar. Indiens delegation svarade att man i dagsläget inte kunde godta begäran från Norges, Danmarks och Sveriges delegation, men att man eventuellt kunde överväga den vid en senare tidpunkt. Under tiden skulle båda parterna i positiv anda överväga en eventuell begäran i de fall då tredjeländers avtal om gemensamma linjebeteckningar skulle kunna hindra kapaciteten.

#### 4. Utseende av lufttrafikföretag

4.1 Man kom överens om att varje avtalsslutande part ska ha rätt att utse ett eller flera lufttrafikföretag som ska bedriva den trafik man kommit överens om. Artikel 3 (Utseende av lufttrafikföretag) i de nuvarande luftfartsavtalen ska ändras i enlighet med detta.

4.2. Delegationen från Danmark, Norge och Sverige rekommenderade att de skulle välja SAS som sitt gemensamt utsedda lufttrafikföretag. Eftersom man är medveten om att SAS har en annorlunda ställning än den som är bruklig vid civil luftfart, kom man överens om att den indiska regeringens luftfartsmyndigheter inte ska utöva några befogenheter mot SAS i enlighet med artikel 3.4 i luftfartsavtalen, där det föreskrivs att regeringarna i Danmark, Norge och Sverige och/eller deras medborgare ska inneha den huvudsakliga äganderätten och utöva den faktiska kontrollen.

#### 5. Linjeförteckning

5.1 Man kom överens om att Danmarks, Norges och Sveriges utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att förutom till de befintliga punkterna i Indien bedriva den överenskomna trafiken till ytterligare en punkt, antingen Calcutta, Madras (Chennai) eller Hyderabad.

5.2 Man kom också överens om att de provisoriska femte frihetsrättigheter som för närvarande gäller för Indiens utsedda lufttrafikföretag från en valfri punkt i Europa till de punkter i Danmark, Norge och Sverige som anges i de linjeförteckningar som finns som bilaga till respektive luftfartsavtal ska fortsätta att gälla för Indiens utsedda flygbolag.

5.3 Vidare kom de båda delegationerna överens om att båda avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att trafikera mellanliggande och/eller bortomliggande punkter som inte anges i deras respektive linjeförteckningar om de inte utövar femte frihetsrättigheterna mellan dessa punkter och den andra avtalsslutande partens territorium.

5.4 De ändrade linjeförteckningarna återspeglar ovanstående överenskommelse och finns bifogade i bilaga C.

#### 6. Tillåten kapacitet

6.1 Man kom överens om att Danmarks, Norges och Sveriges utsedda lufttrafikföretag tillsammans ska ha rätt att göra 21 flygningar per vecka i varje riktning med alla slags luftfartyg med en kapacitet som högst motsvarar en jumbojet (B747), i enlighet med de linjeförteckningar som finns i bilagorna till respektive luftfartsavtal.

6.2 Inom ramen för de tillåtna 21 flygningarna per vecka får lufttrafiken med Danmarks, Norges och Sveriges utsedda lufttrafikföretag inte överstiga sju flygningar per vecka till eller från punkter inom någon av de avtalsslutande parternas territorium. Lufttrafiken med Danmarks, Norges och Sveriges utsedda lufttrafikföretag får inte heller överstiga sju flygningar per vecka till eller från någon punkt i Indien.

6.3 Indiens utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att göra 21 flygningar per vecka i varje riktning med alla slags luftfartyg med en kapacitet som högst motsvarar en jumbojet (B747), i enlighet med de linjeförteckningar som finns i bilagorna till respektive luftfartsavtal.

## **SÖ 2007: 67**

6.4 Inom ramen för de tillåtna 21 flygningarna per vecka får lufttrafiken med Indiens utsedda lufttrafikföretag inte överstiga 14 flygningar per vecka i varje riktning till eller från någon punkt i Danmark, Norge eller Sverige.

### **7. Kommersiella avtal**

7.1 Danmarks, Norges och Sveriges delegation begärde att det nuvarande kravet på ett tvingande kommersiellt avtal mellan de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag om ensidig eller ojämn trafik skulle tas bort. Från Indiens sida klargjordes att den indiska regeringen hade fattat ett beslut om att de nuvarande tvingande kommersiella avtalen ska sluta att gälla efter den 31 december 2009 och att ny eller ytterligare trafik som bedrivs av utländska lufttrafikföretag inte ska omfattas av några kommersiella avtal, detta med omedelbar verkan.

7.2 Mot denna bakgrund kom man överens om att den trafik som bedrivs av de båda parternas utsedda lufttrafikföretag inte ska omfattas av några tvingande kommersiella avtal.

### **8. Open sky-politik för rena frakttjänster**

Man kom överens om att parternas utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att utföra ett obegränsat antal rena frakttjänster mellan valfria punkter i Danmark, Norge och Sverige samt Indien, detta med valfria luftfartygstyp och med fullständiga tredje, fjärde och femte frihetsrättigheter.

### **9. Ikraftträdande**

Båda delegationerna kom överens om att ändringarna av luftfartsavtalet ska träda i kraft när alla avtalsslutande parter genom diplomatisk notväxling har bekräftat att de har fått det godkännande som är nödvändigt för att detta avtal ska träda i kraft. Delegationerna kom överens om att de i väntan på dessa godkännanden omedelbart ska tillämpa detta samförståndsavtal, så långt det är möjligt enligt deras nationella lagstiftning.

Detta samförståndsavtal ska ersätta alla tidigare konfidentiella samförståndsavtal som har ingåtts mellan Indien och Danmark, Norge och Sverige.

Undertecknat i New Delhi den 30 november 2006.

För Indiens regering  
(*R.K. Sing*)  
Ordförande för den indiska delegationen

För Sveriges regering  
(*Siv Gustavsson*)

För Danmarks regering  
(*Thorkild Saxe*)

För Norges regering  
(*Pierre Chauvin*)

**BILAGAA**

**FÖRTECKNING ÖVER DEN INDISKA DELEGATIONEN**

1. R.K. Singh  
Ordförande  
Avdelningschef  
Ministeriet för civil luftfart
2. M.S. Chopra  
Delegat  
Enhetschef  
Ministeriet för civil luftfart
3. K.P. Maggon  
Delegat  
Direktör (Bestämmelser och information)  
Generaldirektoratet för civil luftfart
4. M.P. Gavai  
Delegat  
Direktör  
Utrikesministeriet
5. V.K. Verma  
Delegat  
Försäljningschef  
Air India Limited
6. T.K. Palit  
Delegat  
Generaldirektör (P&IR)  
Air India Limited
7. Prem Sagar  
Delegat  
Chef (P&IR)  
Air India Limited

**BILAGAA**

**FÖRTECKNING ÖVER DEN INDISKA DELEGATIONEN**

- |    |  |            |
|----|--|------------|
| 1. | R.K. Singh<br>Avdelningschef<br>Ministeriet för civil luftfart                                   | Ordförande |
| 2. | M.S. Chopra<br>Enhetschef<br>Ministeriet för civil luftfart                                      | Delegat    |
| 3. | K.P. Maggon<br>Direktör (Bestämmelser och information)<br>Generaldirektoratet för civil luftfart | Delegat    |
| 4. | M.P. Gavai<br>Direktör<br>Utrikesministeriet   | Delegat    |
| 5. | V.K. Verma<br>Försäljningschef<br>Air India Limited  | Delegat    |
| 6. | T.K. Palit<br>Generaldirektör (P&IR)<br>Air India Limited  | Delegat    |
| 7. | Prem Sagar<br>Chef (P&IR)<br>Air India Limited   | Delegat    |

**FÖRTECKNING ÖVER DEN SKANDINAVISKA DELEGATIONEN**

- |    |  |            |
|----|--|------------|
| 1. | Siv Gustavsson<br>Departementsråd<br>Chef för trafikenheten<br>Näringsdepartementet<br>Sverige | Ordförande |
| 2. | Lars Österberg<br>Ämnesråd<br>Trafikenheten<br>Näringsdepartementet<br>Sverige                 | Delegat    |
| 3. | Johan Holmér<br>Rådgivare<br>Luftfartsstyrelsen<br>Sverige                                     | Delegat    |
| 4. | Pierre Chauvin<br>Rådgivare<br>Luftfartsseksjonen<br>Samferdselsdepartementet<br>Norge         | Delegat    |
| 5. | Thorkild Saxe<br>Enhetschef<br>EU og Luftfartskontoret<br>Transportministeriet<br>Danmark      | Delegat    |

**Ny artikel**

*Avtal om samverkande marknadsföring*

1. Vid bedrivande eller erbjudande av den överenskomna kombinationen och rena fraktjänster på de angivna flyglinjerna får parternas utsedda lufttrafikföretag, antingen i egenskap av det lufttrafikföretag som bedriver trafiken eller det lufttrafikföretag som står för försäljningen, ingå avtal om samverkande marknadsföring med

- a) ett eller flera lufttrafikföretag från samma part,
- b) ett eller flera lufttrafikföretag från den andra parten, eller
- c) ett eller flera lufttrafikföretag från ett tredjeland.

2. Om någon av parternas utsedda lufttrafikföretag bedriver lufttrafik enligt ett avtal om samverkande marknadsföring i egenskap av det lufttrafikföretag som bedriver trafiken, ska den totala kapacitet som tillhandahålls av det lufttrafikföretaget avräknas mot den tillåtna kapaciteten för den part som utser det lufttrafikföretaget.

3. Om någon av parternas utsedda lufttrafikföretag bedriver lufttrafik enligt ett avtal om samverkande marknadsföring i egenskap av det lufttrafikföretag som står för försäljningen tillsammans med lufttrafikföretaget från det egna landet eller lufttrafikföretaget från den andra parten, ska den totala kapacitet som erbjuds av det förstnämnda lufttrafikföretaget inte avräknas mot den tillåtna kapaciteten för den part som utser det lufttrafikföretaget.

4. Om någon av parternas utsedda lufttrafikföretag bedriver lufttrafik enligt ett avtal om samverkande marknadsföring i egenskap av det lufttrafikföretag som står för försäljningen tillsammans med ett lufttrafikföretag från ett tredjeland, ska den totala kapacitet som erbjuds avräknas mot den tillåtna kapaciteten för både det lufttrafikföretag som står för försäljningen och det lufttrafikföretag som bedriver trafiken.

5. Alla lufttrafikföretag som bedriver eller erbjuder den lufttrafik som anges ovan måste ha rätt behörighet, bland annat linjerättigheter, trafikrättigheter och kapacitetsrättigheter, och uppfylla de villkor som normalt gäller för sådana avtal.

6. Båda parternas utsedda lufttrafikföretag ska, när de erbjuder lufttrafik till försäljning, i samband med avtal om gemensamma flygkodsbezeichnungar, reserverat utrymme på luftfartyg och andra samriskprojekt, vid försäljningstillfället klargöra för köparen vilket lufttrafikföretag som kommer att bedriva varje del av lufttrafiken och med vilket eller vilka lufttrafikföretag köparen ingår ett avtal.



**BILAGA B****Artikel 9***Kapacitetsbestämmelser*

1. Det främsta syftet med den överenskomna trafik som ska bedrivas av de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag ska vara att tillhandahålla kapacitet med rimliga lastfaktorer som är lämpliga för att uppfylla trafikkraven mellan de båda avtalsslutande parternas territorier.

2. De avtalsslutande parterna ska bevilja rättvisa och lika möjligheter för båda parternas utsedda lufttrafikföretag att bedriva den trafik man kommit överens om mellan varandras territorier, så att man uppnår jämlikhet och ömsesidig nytta.

3. Varje avtalsslutande part och dess utsedda lufttrafikföretag ska ta hänsyn till den andra partens och dess utsedda lufttrafikföretags intressen, så att den trafik som bedrivs av den sistnämnda inte påverkas otillbörligt.

4. Om de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter vid översynen inte kommer överens om vilken kapacitet som ska tillhandahållas för den överenskomna trafiken, får den kapacitet som parternas utsedda lufttrafikföretag får tillhandahålla inte överstiga den totala kapacitet man tidigare kommit överens om.

**Artikel 15***Luftfartsskydd*

1. De avtalsslutande parterna bekräftar i överensstämmelse med sina rättigheter och skyldigheter enligt folkrätten att deras inbördes skyldighet att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten av deras rättigheter och skyldigheter enligt folkrätten ska 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 dess protokoll, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt alla övriga konventioner om luftfartsskydd som båda parterna har undertecknat.

2. De avtalsslutande parterna ska på begäran ge varandra all hjälp som är nödvändig för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar samt alla andra hot mot det civila luftfartsskyddet.

3. Parterna ska sinsemellan handla i enlighet med de bestämmelser för luftfartsskydd som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och som utgör bilagor till konventionen om internationell civil luftfart, i den mån sådana bestämmelser om luftfartsskydd är tillämpliga på parterna. Parterna ska 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 varaktiga hemvist inom deras

territorium samt de som driver flygplatser där handlar i enlighet med dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Varje avtalsslutande part är överens om att sådana lufttrafikföretag på den andra partens begäran får åläggas att följa de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 3 ovan vid inresa till, avresa från eller under vistelse inom den andra partens territorium. Parterna ska se till att tillräckliga åtgärder vidtas på ett effektivt sätt inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg och inspektera passagerare, besättning, handbagage, bagage, gods och luftfartygsförråd före och under påstigning eller lastning. Parterna ska även välvilligt behandla varje begäran från den andra parten om rimliga särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett visst hot.

5. Om det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olaga besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för sådana luftfartyg, deras passagerare och besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska de avtalsslutande parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

6. Om en part har rimliga skäl att tro att den andra parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel, får den partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från begäran, får trafikillstånd och tekniska tillstånd som utfärdats till den andra partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor. En part får vid en nödsituation vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

## **Artikel 10**

### *Tariffer*

1. Var och en av parterna ska tillåta varje utsett lufttrafikföretag att på grundval av affärsmissiga överväganden bestämma priserna för lufttrafiktjänsterna. Parterna ska enbart ha rätt att ingripa för att

- a) förhindra orimligt diskriminerande priser eller metoder,
- b) skydda konsumenterna mot priser som är orimligt höga eller restriktiva på grund av missbruk av en dominerande ställning, eller
- c) skydda lufttrafikföretagen mot artificiellt låga priser på grund av direkta eller indirekta statliga subventioner eller stöd.

2. Tarifferna för internationella lufttrafiktjänster mellan parternas territorier får inte omfattas av anmälningskrav. Trots detta ska parternas utsedda lufttrafikföretag fortsätta att på begäran ge parternas luftfartsmyndigheter omedelbar tillgång till information om tidigare, nuvarande och föreslagna priser, på ett sätt och i ett format som är godtagbart för luftfartsmyndigheterna.

## **Ny artikel**

### *Flygsäkerhet*

1. Parterna får begära samråd om de säkerhetsnormer som upprätthålls av den andra partens utsedda lufttrafikföretag i fråga om luftfartsanläggningar, besättningar, luftfartyg och driften av de utsedda lufttrafikföretagen.

2. Samrådet ska äga rum inom 30 dagar från någon av parternas begäran eller inom en tid som parterna gemensamt kommer överens om, som dock inte får överstiga 60 dagar. Om en part efter samrådet anser att den andra partens utsedda lufttrafikföretag inom de områden som avses i punkt 1 inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer som motsvarar de normer som gäller vid den tidpunkten i enlighet med konventionen, ska den underrätta den andra parten om detta och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att uppfylla dessa miniminormer; den andra parten ska då göra nödvändiga rättelser.

3. Var och en av parterna har rätt att återkalla eller begränsa trafikillstånd eller tekniska tillstånd som har utfärdats till den andra partens utsedda lufttrafikföretag om den andra parten inte gör de nödvändiga rättelserna inom en skälig tid.

4. Varje åtgärd av en part i enlighet med punkt 3 ovan ska avbrytas så snart det inte längre finns någon grund för att vidta åtgärden.

## BILAGA

## AVSNITT – I

De lufttrafikföretag som har utsetts av Indien ska ha rätt att bedriva den överenskomna trafiken i båda riktningarna på följande flyglinjer:

Startpunkter	Mellanliggande punkter	Landningspunkter	Bortomliggande punkter
Punkter i Indien	En valfri punkt i Europa	Köpenhamn	Inga

## AVSNITT – II

De lufttrafikföretag som har utsetts av Konungariket Danmark ska ha rätt att bedriva den överenskomna trafiken i båda riktningarna på följande flyglinjer:

Startpunkter	Mellanliggande punkter	Landningspunkter	Bortomliggande punkter
Punkter i Konungariket Danmark	Inga	Delhi, Mumbai och någon av punkterna Calcutta, Madras (Chennai) och Hyderabad	Inga

## Anmärkningar:

1. Parternas utsedda lufttrafikföretag får vid en eller alla flygningar avstå från att landa på en mellanliggande punkt.
2. Danmarks utsedda lufttrafikföretag har inte rätt att trafikera två punkter i Indien under samma flygning.
3. Parternas utsedda lufttrafikföretag har rätt att trafikera alla mellanliggande och bortomliggande punkter som inte anges i linjeförteckningen om de inte utövar femte frihetsrättigheterna mellan dessa punkter och den andra avtalsslutande partens territorium.

## BILAGA C

## BILAGA

## AVSNITT – I

De lufttrafikföretag som har utsetts av Indien ska ha rätt att bedriva den överenskomna trafiken i båda riktningarna på följande flyglinjer:

Startpunkter	Mellanliggande punkter	Landningspunkter	Bortomliggande punkter
Punkter i Indien	En valfri punkt i Europa	Stockholm	Inga

## AVSNITT – II

De lufttrafikföretag som har utsetts av Konungariket Sverige ska ha rätt att bedriva den överenskomna trafiken i båda riktningarna på följande flyglinjer:

Startpunkter	Mellanliggande punkter	Landningspunkter	Bortomliggande punkter
Punkter i Konungariket Sverige	Inga	Delhi, Mumbai och någon av punkterna Calcutta, Madras (Chennai) och Hyderabad	Inga

Anmärkningar:

1. Parternas utsedda lufttrafikföretag får vid en eller alla flygningar avstå från att landa på en mellanliggande punkt.
2. Sveriges utsedda lufttrafikföretag har inte rätt att trafikera två punkter i Indien under samma flygning.
3. Parternas utsedda lufttrafikföretag har rätt att trafikera alla mellanliggande och bortomliggande punkter som inte anges i linjeförteckningen om de inte utövar femte frihetsrättigheterna mellan dessa punkter och den andra avtalslutande partens territorium.

## BILAGA

## AVSNITT – I

De lufttrafikföretag som har utsetts av Indien ska ha rätt att bedriva den överenskomna trafiken i båda riktningarna på följande flyglinjer:

Startpunkter	Mellanliggande punkter	Landningspunkter	Bortomliggande punkter
Punkter i Indien	En valfri punkt i Europa	Oslo	Inga

## AVSNITT – II

De lufttrafikföretag som har utsetts av Konungariket Norge ska ha rätt att bedriva den överenskomna trafiken i båda riktningarna på följande flyglinjer:

Startpunkter	Mellanliggande punkter	Landningspunkter	Bortomliggande punkter
Punkter i Konungariket Norge	Inga	Delhi, Mumbai och någon av punkterna Calcutta, Madras (Chennai) och Hyderabad	Inga

## Anmärkningar:

1. Parternas utsedda lufttrafikföretag får vid en eller alla flygningar avstå från att landa på en mellanliggande punkt.
2. Norges utsedda lufttrafikföretag har inte rätt att trafikera två punkter i Indien under samma flygning.
3. Parternas utsedda lufttrafikföretag har rätt att trafikera alla mellanliggande och bortomliggande punkter som inte anges i linjeförteckningen om de inte utövar femte frihetsrättigheterna mellan dessa punkter och den andra avtalsslutande partens territorium.

## **Memorandum of Understanding**

1. Delegations representing the Government of India and the Governments of Denmark, Norway and Sweden met in New Delhi on 29 – 30 November 2006 to discuss matters pertaining to air services between India on the one hand and Denmark, Norway and Sweden on the other. The discussions were held in a very friendly and cordial atmosphere.

The list of the two delegations is attached as Appendix A.

### **2. Requirement of European Community Law**

2.1 In line with their European Union obligations, the delegation representing Denmark, Norway and Sweden requested that the standard Community clauses be incorporated in the Air Services Agreements concluded by India with Denmark, Norway and Sweden. The delegation further indicated that, unless the Indian side accepted these clauses, under the EC law, the provisions of this MOU could only be applied on a provisional basis.

2.2 The Indian delegation responded that it was not in a position to immediately confirm the incorporation of these clauses. However, the entire issue of restoring legal certainty to bilateral air services agreements between India and EU Member States is currently being discussed with the European Commission, which has proposed the conclusion of a Horizontal Agreement between India and the European Commission. The Indian delegation stated that discussions with the EC delegation are in process to finalise such an Agreement on priority.

### **3. Review of the Air Services Agreements**

3.1 The two delegations recognized the need to review and update the existing Air Services Agreements between India and Denmark, Norway and Sweden, and agreed that the process of updating the Air Services Agreements will be undertaken progressively. However, pending a comprehensive revision of the Air Services Agreements, the two

delegations agreed to amend the existing Article 9 (Capacity Provisions), Article 10 (Tariffs) and Article 15 (Aviation Security), and to incorporate new articles on Safety and Co-operative Marketing Arrangements in the Air Services Agreements. The text of these articles as agreed between the two delegations is given at Appendix B.

- 3.2 With regard to the provisions relating to the Co-operative Marketing Arrangements, the delegation representing Denmark, Norway and Sweden expressed their concern about the counting of the capacity of both the operating and the marketing carriers in case of code share arrangements with airlines of third countries. The Indian side responded that at present it is not possible to accept the request of the delegation of Denmark, Norway and Sweden. However, the same could be considered at a later date. In the meantime, both sides would consider positively any request in a situation where third country code sharing arrangements could block capacity.

#### **4. Designation of Airlines**

- 4.1 It was agreed that each Contracting Party shall be entitled to designate one or more airlines for operation of the agreed services. Article 3 (Designation of Airlines) of the existing Air Services Agreements shall stand amended accordingly.
- 4.2 The delegation of Denmark, Norway and Sweden advised that SAS shall be their jointly designated airline. Appreciating that the position of SAS differs from that usually obtaining in civil aviation matters, it was agreed that the Aeronautical Authorities of the Government of India shall not exercise powers against SAS under paragraph (4) of Article 3 of the Air Services Agreements, which relates to substantial ownership and effective control remains in the hands of the Governments of Denmark, Norway and Sweden, and/or their nationals.



**5. Route Schedule**

- 5.1 It was agreed that in addition to the existing points of call in India, the designated airlines of Denmark, Norway and Sweden shall be entitled to operate the agreed services to one more point to be selected out of Kolkata, Chennai and Hyderabad.
- 5.2 It was also agreed that the intermediate 5<sup>th</sup> freedom traffic rights currently available to the designated airlines of India from a point of their choice in Europe to the points of call in Denmark, Norway and Sweden, specified in the Route Schedule annexed to the respective Air Services Agreements, shall continue to be available to the designated airlines of India.
- 5.3 Both delegations also agreed that the designated airlines of either Contracting Party shall be permitted to serve intermediate and/or beyond points not specified on their respective Route Schedules, without exercising 5<sup>th</sup> freedom traffic rights between such points and the territory of the other Contracting Party.
- 5.4 The Revised Route Schedules reflecting the above understanding are given at Appendix C.

**6. Capacity Entitlement**

- 6.1 It was agreed that the designated airlines of Denmark, Norway and Sweden shall together be entitled to operate 21 frequencies per week in each direction with any type of aircraft, upto the capacity of a B747 aircraft, in accordance with the Route Schedules annexed to the respective Air Services Agreements.

- 6.2 Within their entitlement of 21 frequencies per week, the operations by the designated airlines of Denmark, Norway and Sweden shall not exceed seven services per week to/from points in the territory of any one Contracting Party. Further, the operations by the designated airlines of Denmark, Norway and Sweden shall not exceed seven services per week to/from any one point of call in India.
- 6.3 The designated airlines of India shall be entitled to operate 21 frequencies per week in each direction with any type of aircraft, upto the capacity of a B747 aircraft, in accordance with the Route Schedules annexed to the respective Air Services Agreements.
- 6.4 Within their entitlement of 21 frequencies per week, the operations by the designated airlines of India shall not exceed 14 frequencies per week in each direction to/from any one point of call in Denmark, Norway and Sweden.

## **7. Commercial Arrangements**

- 7.1 The delegation of Denmark, Norway and Sweden requested for removal of the existing requirement of a mandatory commercial arrangement between the designated airlines of the Contracting Parties, covering unilateral/imbanced operations. The Indian side clarified that the Government of India has taken a decision that the existing mandated commercial arrangements shall cease to apply after 31 December 2009 and also that with immediate effect any new or additional operations by the foreign airlines shall not be subject to any commercial arrangement.
- 7.2 In view of the above, it was agreed that the operations by the designated airlines of either side shall not be subject to any mandated commercial arrangement.

**8. Open Sky Policy for all-cargo services**

It was agreed that designated airlines of either Party shall be permitted to operate any number of all-cargo services between any points in Denmark, Norway and Sweden and India, with any aircraft type, with full 3<sup>rd</sup>, 4<sup>th</sup> and 5<sup>th</sup> traffic rights.

**9. Entry into Force**

Both delegations agreed that the changes in the ASA shall enter into force after all the Contracting Parties have confirmed by the exchange of diplomatic notes that they have obtained the necessary approvals for the entry into force of this Agreement. Pending these approvals, the delegations agreed that they would give immediate practical effect to this Memorandum of Understanding to the extent possible under their national law.

This Memorandum of Understanding shall supercede all earlier Confidential Memoranda of Understanding concluded between India and Denmark, Norway and Sweden.

Signed in New Delhi on 30 November 2006.

For the Government of India



(R. K. Singh)

Leader of Indian Delegation

For the Government of Sweden



(Ms. Siv Gustavsson)

For the Government of Denmark



(Mr. Thorkild Saxe)

For the Government of Norway



(Mr. Pierre Chauvin)

APPENDIX-A

LIST OF INDIAN DELEGATION

- |    |  |        |
|----|--|--------|
| 1. | Mr. R.K. Singh<br>Joint Secretary,<br>Ministry of Civil Aviation                                 | Leader |
| 2. | Mr. M.S. Chopra<br>Deputy Secretary,<br>Ministry of Civil Aviation                               | Member |
| 3. | Mr. K.P. Maggon<br>Director (Regulations & information)<br>Directorate General of Civil Aviation | Member |
| 4. | Mr. M.P. Gavai<br>Director<br>Ministry of External Affairs                                       | Member |
| 5. | Mr. V.K. Verma<br>Commercial Director,<br>Air India Limited                                      | Member |
| 6. | Mr. T.K. Palit<br>General Manager (P&IR),<br>Air India Limited                                   | Member |
| 7. | Mr. Prem Sagar<br>Sr. Manager (P&IR),<br>Air India Limited                                       | Member |

**LIST OF SCANDINAVIAN DELEGATION**

- |    |   |        |
|----|---|--------|
| 1. | Ms. Siv Gustavsson<br>Deputy Director - General,<br>Head of the Transport Policy Division<br>Ministry of Industry, Employment & Communications.<br>Sweden | Leader |
| 2. | Mr. Lars Osterberg<br>Director,<br>Transport Policy Division,<br>Ministry of Industry, Employment & Communications.<br>Sweden                             | Member |
| 3. | Mr. Johan Holmer<br>Senior Advisor,<br>Air Transport Policy & Relations,<br>Civil Aviation Authority,<br>Sweden.  | Member |
| 4. | Mr. Pierre Chauvin<br>Senior Adviser,<br>Civil Aviation Section,<br>Ministry of Transport & Communications<br>Norway                                      | Member |
| 5. | Mr. Thorkild Saxe,<br>Head of Section,<br>EU and Aviation Division,<br>Ministry of Transport & Energy,<br>Denmark.  | Member |

**Article 9**  
*Capacity Provisions*

1. The agreed services to be operated by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision of capacity, at reasonable load factors adequate to meet the traffic requirements between the territories of the two Contracting Parties.
2. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both contracting Parties to operate the agreed services between their respective territories so as to achieve equality and mutual benefit.
3. Each Contracting Party and its designated airline shall take into consideration the interests of the other Contracting Party and its designated airlines so as not to affect unduly the services, which the latter provides.
4. If, on review, the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on the capacity to be provided on the agreed services, the capacity that may be provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall not exceed the total capacity previously agreed.

**Article 10**  
*Tariffs*

1. Each Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

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

2. Tariffs for international air services between the territories of the Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed prices to the aeronautical authorities of the Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

**Article 15**  
*Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971 and its Protocol done at Montreal on 24 February 1988 and any other convention on aviation security to which both Parties become members.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

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



4. Each contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

**New Article**  
*Safety*

1. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines.
  
2. If, following such consultations, which shall take place within 30 days of the request by either Party or such longer period as may be mutually agreed which shall not exceed 60 days, one Party finds that safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time in accordance with the Convention are not effectively maintained and administered in respect of airlines designated by the other Party, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action.
  
3. Each Party reserves the right to suspend, or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take appropriate corrective action within a reasonable time.
  
4. Any action by one Party in accordance with paragraph 3 shall be discontinued once the basis for that action ceases to exist.

## APPENDIX - B

**New Article***Co-operative Marketing Arrangements*

1. When operating or holding out the agreed combination and all-cargo services on the specified route(s), any designated airline of either Party may enter into cooperative marketing arrangements, whether as the operating or marketing airline, with
  - a) an airline or airlines of the same Party;
  - b) an airline or airlines of the other Party; or
  - c) an airline or airlines of a third country
2. When a designated airline of a Party performs air services under cooperative marketing arrangements as the operating airline, the total capacity operated by that airline will be counted against the capacity entitlements of that Party designating the airline.
3. When a designated airline of a Party performs air services under cooperative marketing arrangements as the marketing airline with the airline of its own country or the airline of the other Party, the total capacity offered by the former airline will not be counted against the capacity entitlements of that Party designating that airline.
4. When a designated airline of a Party performs air services under cooperative marketing arrangements as the marketing airline with an airline from a third country, the total capacity offered will be counted against the capacity entitlements of both the marketing airline and operating airline.
5. All airlines operating or holding out the above services must hold the appropriate authority including route rights, traffic rights and capacity entitlement and meet the requirements normally applied to such arrangements.
6. The designated airlines of both Parties will, when holding services out for sale, in terms of code-share, blocked-space or other joint venture arrangements, make it clear to the purchaser at the point of sale which airline will be the operating airline on each sector of the service and with which airline(s) the purchaser is entering into a contractual relationship.

ANNEXSECTION - I

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

Points of origin	Intermediate Points	Points of destination	Beyond Points
Points in India	One point of choice in Europe	Copenhagen	Nil

SECTION - II

The designated airlines of the Kingdom of Denmark shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes:

Points of origin	Intermediate Points	Points of destination	Beyond Points
Points in the Kingdom of Denmark	Nil	Delhi, Mumbai and one point out of Kolkata, Chennai and Hydearbad	Nil

## Notes:

1. The designated airlines of either Party may on one or all flights omit calling at intermediate point.
2. The designated airlines of Denmark shall not be entitled to operate to any two points in India on the same flight.
3. The designated airlines of both Parties shall be entitled to serve any intermediate/beyond points not specified in the Route Schedule, without exercising 5<sup>th</sup> freedom traffic rights between such points and the territories of the other Party.

## APPENDIX - C

ANNEXSECTION - I

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

Points of origin	Intermediate Points	Points of destination	Beyond Points
Points in India	One point of choice in Europe	Stockholm	Nil

SECTION - II

The designated airlines of the Kingdom of Sweden shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes:

Points of origin	Intermediate Points	Points of destination	Beyond Points
Points in the Kingdom of Sweden	Nil	Delhi, Mumbai and one point out of Kolkata, Chennai and Hydearbad	Nil

Notes:

1. The designated airlines of either Party may on one or all flights omit calling at intermediate point.
2. The designated airlines of Sweden shall not be entitled to operate to any two points in India on the same flight.
3. The designated airlines of both Parties shall be entitled to serve any intermediate/beyond points not specified in the Route Schedule, without exercising 5<sup>th</sup> freedom traffic rights between such points and the territories of the other Party.

ANNEXSECTION - I

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

Points of origin	Intermediate Points	Points of destination	Beyond Points
Points in India	One point of choice in Europe	Oslo	Nil

SECTION - II

The designated airlines of the Kingdom of Norway shall be entitled to operate the agreed services in both directions on the following routes:

Points of origin	Intermediate Points	Points of destination	Beyond Points
Points in the Kingdom of Norway	Nil	Delhi, Mumbai and one point out of Kolkata, Chennai and Hydearbad	Nil

Notes:

1. The designated airlines of either Party may on one or all flights omit calling at intermediate point.
2. The designated airlines of Norway shall not be entitled to operate to any two points in India on the same flight.
3. The designated airlines of both Parties shall be entitled to serve any intermediate/beyond points not specified in the Route Schedule, without exercising 5<sup>th</sup> freedom traffic rights between such points and the territories of the other Party.