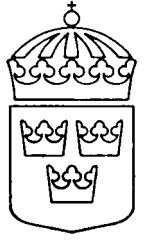


Sveriges internationella överenskommelser

ISSN 1102-3716



Utgiven av Utrikesdepartementet

SÖ 2009: 20

Nr 20 **Luffavtalsavtal med Singapore** **Oslo den 10 juni 2009**

Regeringen beslutade den 19 februari 2009 att underteckna avtalet. Avtalet trädde i kraft vid undertecknandet den 10 juni 2009.

Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Singapore

The Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Singapore, hereinafter referred to individually as “Sweden” and “Singapore” respectively and collectively as the “Contracting Parties”;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944;

Noting the Agreement between the European Community and Singapore on Certain Aspects of Air Services signed on the ninth day of June 2006; and

Desiring to conclude an Agreement for the main purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) “Convention” means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as such Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

(b) “aeronautical authorities” means, in the case of Sweden, the Civil Aviation Authority; and in the case of Singapore, the Minister for Transport and the Civil Aviation Authority of Singapore, or in either case, any person or body authorized to perform any particular function to which this Agreement relates;

(c) “designated airline” means an airline which has been designated in accordance with

Luftfartsavtal mellan Konungariket Sveriges regering och Republiken Singapores regering

Konungariket Sveriges regering och Republiken Singapores regering, nedan kallade var för sig *Sverige* respektive *Singapore* och gemensamt *parterna*,

som är parter i konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

som återoppar avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Republiken Singapores regering om vissa luftfartsaspekter undertecknat den 9 juni 2006, och

som önskar ingå ett avtal i huvudsakligt syfte att upprätta regelbunden lufttrafik mellan och bortom sina respektive territorier,

har kommit överens om följande.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal används följande definitioner om inget annat anges:

a) *konventionen*: konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inbegripet bilagor antagna i enlighet med artikel 90 i konventionen och ändringar i bilagorna eller i konventionen i enlighet med artiklarna 90 och 94 i densamma, i den mån dessa bilagor och ändringar har antagits av båda parter.

b) *luftfartsmyndigheter*: för Sverige Luftfartsstyrelsen och för Singapore transportministern eller för bådads del varje person eller organ med behörighet att utföra varje särskild uppgift som omfattas av detta avtal.

c) *utsett lufttrafikföretag*: ett lufttrafikföretag som har utsetts i enlighet med artikel 3 i detta

Article 3 of this Agreement;

(d) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(e) "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(f) "Agreement on the European Economic Area" means the Agreement on the European Economic Area, done at Oporto on the second day of May 1992, between the European Community and its Member States on the one hand, and the Member States of the European Free Trade Association, with the exclusion of the Swiss Confederation, on the other hand;

(g) "EEA" means the enhanced free trade area established by the Agreement on the European Economic Area;

(h) "EEA State" means a State that is a Contracting Party to the Agreement on the EEA;

(i) "Agreement" means this Agreement and any amendments thereto;

(j) "tariff" means the prices which the designated airlines, including their agents, charge for the carriage of passengers, baggage or cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(k) "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities, or permitted by them to be made, for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, or aviation security facilities or services, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo;

(l) "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;

(m) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization; and

(n) references in this Agreement to airlines of Sweden shall be understood as referring to airlines designated by Sweden.

avtal.

d) *territorium*: när det gäller en stat den betydelse som fastställts för termen i artikel 2 i Chicagokonventionen.

e) *lufttrafik, internationell lufttrafik, lufttrafikföretag och landning för andra ändamål än trafikändamål*: den betydelse som fastställts för dessa termer i artikel 96 i konventionen.

f) *avtal om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet*: avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, undertecknat i Oporto den 2 maj 1992, mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och medlemsstaterna i Europeiska frihandelssammanslutningen, med undantag för Schweiziska edsförbundet, å andra sidan.

g) *EES*: det fördjupade frihandelsområdet som upprättades genom avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetet.

h) *EES-stat*: en stat som är avtalspart i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetet.

i) *avtalet*: detta avtal och eventuella ändringar i detta.

j) *tariffer*: de priser som utsedda lufttrafikföretag och deras agenter tar ut för befordran av passagerare, bagage och gods, och de villkor som gäller för dessa priser, med undantag för ersättning och villkor för postbefordran.

k) *användaravgifter*: de avgifter som de behöriga myndigheterna tar ut eller som med deras medgivande tas ut av lufttrafikföretag för tillhandahållande av flygplatsegendom, flygplatsanordningar och flygnavigeringsanordningar, eller luftfartssäkerhetsanordningar eller luftfartssäkerhetstjänster, däribland tillhörande tjänster och anordningar för luftfartyg, deras besättningar, passagerare och gods.

l) *drifttillstånd (AOC)*: ett dokument som utfärdas till ett lufttrafikföretag och som bekräftar att företaget i fråga har professionell förmåga och en organisation som säkerställer att den i tillståndet specificerade luftfartsverksamheten på ett säkert sätt kan utföras av luftfartyget.

m) *ICAO*: Internationella civila luftfartsorganisationen.

n) Hänvisningar som i detta avtal görs till lufttrafikföretag i Sverige anses hänvisa till lufttrafikföretag som utsetts av Sverige.

Article 2

Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by airlines designated by the other Contracting Party:

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

(b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

(c) the right, in accordance with the terms of their designations, to make stops at points specified in paragraph 2 for the purpose of taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail, coming from or destined for points on the specified routes; and

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall also be entitled to perform air services, whether for the carriage of passengers, cargo, mail, separately or in combination, as follows:

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

Behind Points - Points in Sweden - Intermediate Points - Points in Singapore - Points Beyond

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Singapore

Behind Points - Points in Singapore - Intermediate Points - Points in Sweden - Points Beyond

These services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

3. While operating an agreed service on a specified route, the airlines designated by each Contracting Party may, in addition to the rights specified above, on any or all flights and at the option of each airline:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate and beyond points and points in the territories of the Contracting Parties on the routes in any combination and in any order;

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. Vardera parten beviljar den andra parten följande rättigheter för bedrivande av internationell lufttrafik av utsedda lufttrafikföretag:

a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Att landa inom dess territorium för andra ändamål än trafikändamål.

c) Att, i enlighet med villkoren enligt vilka de utsetts, landa på de punkter som anges i punkt 2 för att ta ombord och lämna av passagerare, bagage, gods och post som är på väg från eller till punkter på de angivna flyglinjerna.

d) Andra rättigheter som anges i detta avtal.

2. Lufttrafikföretag som utsetts av vardera parten ska också ha rätt att bedriva lufttrafik för befordran av passagerare, gods och post, var för sig eller i kombination enligt följande:

Flyglinjer som får trafikeras av lufttrafikföretag som utsetts av Sverige:

Framföriggande punkter – Punkter i Sverige – Mellanliggande punkter – Punkter i Singapore – Efterföljande punkter

Flyglinjer som får trafikeras av lufttrafikföretag som utsetts av Singapore:

Framföriggande punkter – Punkter i Singapore – Mellanliggande punkter – Punkter i Sverige – Efterföljande punkter

Dessa företag och linjer benämns nedan *överenskommen trafik* respektive *angivna flyglinjer*.

3. När de av parterna utsedda flygtrafikföretagen trafikerar en angiven flyglinje har de förutom de rättigheter som anges ovan, på en eller alla flygningar och enligt varje företags eget val rätt att

a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

b) kombinera olika linjenummer inom ramen för en och samma verksamhet med luftfartyg,

c) trafikera mellanliggande och efterföljande punkter och punkter inom parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and

(f) serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services without directional or geographic limitation, on an open route schedule, with unlimited capacities and frequencies, with any aircraft type, and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that these flights, with the exception of all-cargo services, originate in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board - 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 that Contracting Party.

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

Article 3

Designation and Authorisation of Airlines

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

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisation and technical permission, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) in the case of an airline designated by Sweden:

d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

e) överföra trafik mellan sina luftfartyg utan begränsning med avseende på typ eller antal luftfartyg på en eller flera punkter, och

f) trafikera punkter som ligger framför varje punkt inom den partens territorium med eller utan byte av luftfartyg eller linjenummer, och erbjuda och annonsera om sådana tjänster till allmänheten såsom direktlinjer utan begränsningar i fråga om riktning eller geografiska begränsningar, på en öppen flyglinje, med obegränsad kapacitet och turtäthet, oavsett typ av luftfartyg och utan att förlora rätten att befordra trafik som är tillåten enligt detta avtal; under förutsättning att dessa flygningar, med undantag för rena frakttjänster, utgår från den parts territorium som har utsett lufttrafikföretaget eller -företagen.

4. Ingenting i denna artikel ska anses medföra rätt för den ena partens utsedda lufttrafikföretag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, gods och post mot betalning eller avgift med destination till en annan punkt inom denna parts territorium.

5. Andra lufttrafikföretag än de som utsetts enligt artikel 3 och som tillhör båda parter ska också åtnjuta de rättigheter som anges i punkt 1 a och 1 b i denna artikel.

Artikel 3

Utseende och bemyndigande av lufttrafikföretag

1. Vardera parten ska ha rätt att genom skriftligt meddelande till den andra parten utse ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik på de angivna flyglinjerna och att återta eller ändra sådant utseende.

2. Vid underrättelse om ett sådant utseende, eller när det utsedda lufttrafikföretaget lämnar in en ansökan i den form och på det sätt som föreskrivs för trafiktillstånd och tekniska tillstånd, ska den andra parten med kortast möjliga handläggningstid utfärda lämpliga godkännanden och tillstånd, under förutsättning att

a) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Sverige,

(i) it is established in the territory of Sweden under the Treaty establishing the European Community or under the Agreement on the European Economic Area, as applicable, and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law or in accordance with national law adopted under the Agreement on the European Economic Area, as applicable;

(ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the EEA Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

(iii) the airline has its principal place of business in the territory of the EEA Member State from which it has received the valid operating licence; and

(iv) the airline is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EEA Member States and/or nationals of EEA Member States and/or by the Swiss Confederation and/or nationals of the Swiss Confederation;

(b) in the case of an airline designated by Singapore:

(i) Singapore has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(ii) it has its principal place of business in Singapore;

(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. When an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate air services on the specified routes, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation or Suspension of Authorisation

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline des-

i) lufttrafikföretaget i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, eller avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetet, är etablerat i Sverige och har ett giltigt drifttillstånd i enlighet med gemenskapsrätten eller, i förekommande fall, enligt den nationella lag som antagits enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetet,

ii) den effektiva tillsynen av lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den EES-stat som har utfärdat dess drifttillstånd, och behörig luftfartsmyndighet tydligt anges i utseendet,

iii) lufttrafikföretaget har sin huvudsakliga verksamhet inom territoriet för den EES-stat som har utfärdat det giltiga drifttillståndet, och

iv) lufttrafikföretaget direkt eller genom majoritetsägande ägs och kontrolleras av EES-stater och/eller medborgare i EES-stater och/eller av Schweiziska edsförbundet och/eller medborgare i Schweiziska edsförbundet,

b) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Singapore

i) Singapore utövar och upprätthåller effektiva tillsynen av lufttrafikföretaget, och

ii) lufttrafikföretaget har sin huvudsakliga verksamhet i Singapore,

c) det utsedda lufttrafikföretaget uppfyller de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som normalt tillämpas på internationella lufttrafikföretag av den part som handlägger ansökan eller ansökningarna.

3. När ett lufttrafikföretag har utsetts och fått tillstånd på detta sätt, får det börja trafikera de angivna flyglinjerna, om det uppfyller de tillämpliga föreskrifterna i detta avtal.

Artikel 4

Återkallande eller upphävande av tillstånd

1. Vardera parten får neka, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafik tillstånd och tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag som

igned by the other Contracting Party where:

(a) in the case of an airline designated by Sweden:

(i) it is not established in the territory of Sweden under the Treaty establishing the European Community or in accordance with the Agreement on the European Economic Area, or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law or in accordance with national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area; or

(ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the EEA Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or

(iii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the EEA Member State from which it has received its operating licence; or

(iv) the airline is not owned, directly or through majority ownership, and is not effectively controlled by EEA Member States and/or by nationals of EEA Member States and/or by the Swiss Confederation and/or nationals of the Swiss Confederation; or

(v) it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in another EEA Member State, including the operation of a service which is marketed as, or otherwise constitutes a through service, the airline would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by an agreement between Singapore and that other EEA Member State; or

(vi) the airline holds an Air Operator's Certificate issued by an EEA Member State and there is no bilateral air services agreement between Singapore and that EEA Member State and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the designated airlines of Singapore;

(b) in the case of an airline designated by Singapore:

(i) Singapore is not maintaining effective

har utsetts av den andra parten, om

a) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Sverige,

i) lufttrafikföretaget inte, i enlighet med fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen eller enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetet, är etablerat i Sverige eller inte har något giltigt drifttillstånd i enlighet med gemenskapsrätten eller den nationella lag som antagits enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetet, eller

ii) den EES-stat som har utfärdat drifttillståndet inte utövar eller upprätthåller effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget eller behörig luftfartsmyndighet inte tydligt anges i utseendet, eller

iii) lufttrafikföretaget inte har sin huvudsakliga verksamhet inom den EES-stats territorium som har utfärdat drifttillståndet, eller

iv) lufttrafikföretaget inte direkt eller genom majoritetsägande ägs och kontrolleras av EES-stater och/eller medborgare i EES-stater och/eller av Schweiziska edsförbundet och/eller medborgare i Schweiziska edsförbundet, eller

v) det kan påvisas att lufttrafikföretaget, när det utövar sina trafikrättigheter enligt detta avtal på en linje som omfattar en punkt inom en annan EES-stat, inbegripet tillhandahållande av en tjänst som marknadsförs som eller på annat sätt utgör en direktförbindelse, skulle kringgå bestämmelser om begränsningar av trafikrättigheterna enligt ett avtal mellan Singapore och denna andra EES-stat, eller

vi) lufttrafikföretaget har ett drifttillstånd som har utfärdats av en EES-stat och det inte finns något bilateralt luftfartsavtal mellan Singapore och den EES-staten och det kan påvisas att de lufttrafikföretag som Singapore har utsett inte har motsvarande tillgång till de trafikrättigheter som krävs för att bedriva den föreslagna trafiken,

b) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Singapore,

i) Singapore inte upprätthåller effektiv till-

regulatory control of the airline; or
(ii) it does not have its principal place of business in Singapore;

(c) that airline has failed to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting this authorisation or these permissions; or

(d) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or

(e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with:

(i) paragraph 2 of Article 16 of this Agreement; or

(ii) paragraph 6 of Article 16 of this Agreement.

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

3. This Article does not limit the rights of either Contracting Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of a designated airline of that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

Article 5

Utilisation of Airports and Facilities

1. Neither Contracting Party shall impose on a designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating between the territories of the Contracting Parties.

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

3. When operating the agreed services, the

syn av lufttrafikföretaget, eller

ii) lufttrafikföretaget inte har sin huvudsakliga verksamhet i Singapore,

c) lufttrafikföretaget inte följer den parts lagar och föreskrifter som har utfärdat detta tillstånd eller beviljat rättigheterna, eller

d) lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva sin verksamhet i enlighet med bestämmelserna i detta avtal, eller

e) den andra parten underlåter att vidta lämpliga åtgärder för att förbättra säkerheten i enlighet med

i) artikel 16.2 i detta avtal eller

ii) artikel 16.6 i detta avtal.

2. Om inte ett omedelbart återkallande eller upphävande av det trafikillstånd som avses i punkt 1 i denna artikel eller uppställande av de där angivna villkoren är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar och föreskrifter, får denna rättighet utövas först sedan samråd har hållits med den andra parten.

3. Denna artikel begränsar inte rättigheterna för någon av parterna att hålla inne, återkalla, begränsa eller ställa upp villkor för trafikillståndet eller det tekniska tillståndet för ett av den andra parten utsett lufttrafikföretag, i enlighet med föreskrifterna i artikel 17 i detta avtal.

Artikel 5

Användning av flygplatser och anordningar

1. Den ena parten får av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten inte ta ut högre användaravgifter än de som den tar ut av sina egna lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan parternas territorier.

2. Alla flygnavigeringsavgifter som tas ut på internationell trafik som bedrivs av lufttrafikföretag utsedda eller licensierade av en av parterna ska stå i skäligt förhållande till kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls lufttrafikföretaget i fråga och tas ut i enlighet med tillämpliga riktlinjer utfärdade av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

3. I den överenskomna trafiken ska samma

same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under their control.

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

Article 6

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of either Contracting Party, as well as its 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 duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

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

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

(c) fuel, lubricants and consumable techni-

villkor gälla för båda parter utsedda lufttrafikföretag i fråga om användning av flygplatser och alla andra anordningar under deras kontroll.

4. Parterna ska uppmantra till samråd om användaravgifter mellan sina respektive organ som är behöriga att ta ut dessa avgifter och de lufttrafikföretag som utnyttjar dessa tjänster och anordningar, när så kan ske genom organisationer som företräder lufttrafikföretagen. Alla förslag till ändring av sådana avgifter ska meddelas användarna skäligen tid i förväg, så att de ska kunna yttra sig innan ändringarna görs. Parterna ska även uppmantra relevant informationsutbyte om avgifterna mellan sina behöriga avgiftsuppbärande organ och användarna.

Artikel 6

Tullavgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett lufttrafikföretag som utsetts av ena parten och dess sedvanliga ombordvarande utrustning och luftfartygsförråd, däribland livsmedel, dryckesvaror och tobak, ska vara befriade från alla tullavgifter, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter vid inresa i den andra partens territorium, förutsatt att de förvaras ombord på luftfartyget tills de återutförs.

2. Med undantag för de avgifter som motsvarar kostnader för utförda tjänster, ska befrielse från de pålagor och avgifter som avses i punkt 1 ovan även gälla följande:

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en parts territorium och tas ombord i skälig mängd för att användas vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell trafik som tillhör ett av den andra parten utsett lufttrafikföretag.

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

c) Drivmedel, smörjmedel och förbruk-

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

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

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

Article 7

Storage of Airborne Equipment and Supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of its customs authorities. Such items 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.

Article 8

Application of Laws

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay in

ningsbara tekniska förråd som införs i eller tillhandahålls inom den ena partens territorium för användning ombord på ett luftfartyg som används i internationell trafik av ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten, även när dessa förråd avses användas under en del av flygningen som går över den parts territorium där de har tagits ombord.

3. Det får ställas krav på att utrustning och förråd som avses i punkterna 1 och 2 ovan ska hållas under övervakning och kontroll av vederbörliga myndigheter.

4. Befrielse som avses i denna artikel ska också gälla då den ena partens utsedda lufttrafikföretag har kommit överens med andra lufttrafikföretag om lån av eller införsel i den andra partens territorium av sådana artiklar som anges i punkterna 1 och 2 i denna artikel, förutsatt att dessa andra lufttrafikföretag åtnjuter motsvarande befrielse från denna parts sida.

Artikel 7

Förvaring av flygburen utrustning och flygburna förråd

Sedvanlig flygburen utrustning samt materiel och förråd ombord på den ena partens luftfartyg får lossas inom den andra partens territorium endast efter godkännande av tullmyndigheterna. De får i så fall ställas under dessa myndigheters övervakning tills de återutförs eller förfogas över på annat sätt i enlighet med tullbestämmelserna.

Artikel 8

Tillämplig lagstiftning

1. Den ena partens lagar och andra författningar som styr flygning av luftfartyg i internationell trafik till och från dess territorium, eller trafik och navigering med ett sådant luftfartyg inom dess eget territorium, ska gälla för luftfartyg från lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten.

2. Den ena partens lagar och andra författningar som rör inresa, vistelse och utresa från

and departure from its territory of passengers, crew and cargo, including mail, such as those regarding immigration, customs, currency and health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airlines of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its laws and regulations provided for in this Article.

Article 9

Entry Clearance Regulations

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to a very simplified customs and immigration control. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose may be subject to further examination for reasons of aviation security, narcotics control, prevention of illegal entry or in special circumstances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 10

Capacity Provisions

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall endeavour to take appropriate action within its jurisdiction to eliminate discrimination or unfair competition.

3. 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

dess territorium för passagerare, besättning och gods, inklusive post, liksom de lagar som rör immigration, tullar, valuta samt hälsa och karantän ska gälla för passagerare, besättning, gods och post som befordras av luftfartyg från den andra parten när dessa befinner sig inom sagda territorium.

3. Ingen av parterna får bevilja företräde för ett eget lufttrafikföretag eller för något annat lufttrafikföretag framför den andra partens utsedda lufttrafikföretag som används i liknande internationell trafik vid tillämpning av de lagar och andra författningar som avses i denna artikel.

Artikel 9

Föreskrifter om tullbehandling vid inresa

Passagerare, bagage och gods i direkt transit genom endera partens territorium, och som inte lämnar det område på flygplatsen som är avsett för detta syfte, ska genomgå en mycket förenklad tull- och immigrationskontroll. Passagerare, bagage och gods i direkt transit genom endera partens territorium och som inte lämnar det område på flygplatsen som är avsett för detta syfte, kan underkastas ytterligare undersökning med hänvisning till luftfartssäkerhet, narkotikakontroll, förebyggande av illegal inresa eller under särskilda omständigheter. Bagage och gods i direkt transit ska vara befriat från tullavgifter och andra liknande pålagor.

Artikel 10

Kapacitetsbestämmelser

1. Parterna ska bevilja rättvisa och lika möjligheter för båda parters utsedda lufttrafikföretag att konkurrera om den internationella trafik som omfattas av detta avtal.

2. Parterna ska sträva efter att vidta lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att förhindra diskriminering och otillbörlig konkurrens.

3. Ingen av parterna får ensidigt begränsa trafikvolymen, turtätheten eller regelbundenheten i trafiken eller den eller de luftfartygstyper som används av lufttrafikföretag utsedda av den andra parten annat än i den mån det föranleds

SÖ 2009: 20

required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. 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 the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 11

Tariffs

1. Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.

2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, consultations may be initiated by either Contracting Party to:

(a) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;

(b) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and

(c) protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of Singapore for carriage wholly within the EEA shall be subject to European Community law or national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area, as applicable, which shall be applied on a non-discriminatory basis.

Article 12

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand

av tullmässiga, tekniska, driftsmässiga eller miljömässiga skäl enligt likvärdiga villkor som är förenliga med artikel 15 i konventionen.

4. Ingen av parterna får på den andra partens utsedda lufttrafikföretag ställa krav om förtursrätt, krav om minsta trafikandel med utgångspunkt i respektive 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 detta avtals ändamål.

Artikel 11

Tariffer

1. Tariffer för internationell lufttrafik som bedrivs enligt detta avtal måste inte lämnas in till parternas respektive luftfartsmyndigheter.

2. Utan att begränsa tillämpningen av den allmänna konkurrensen och konsumentlagstiftningen hos respektive part, kan varje part begära samråd i syfte att

a) förhindra oskäligt diskriminerande tariffer eller metoder,

b) skydda konsumenterna från tariffer som är oskäligt höga eller oskäligt restriktiva på grund av missbruk av en dominerande ställning eller ett samordnat förfarande mellan lufttrafikföretag, och

c) skydda lufttrafikföretag från tariffer som är onormalt låga på grund av direkta eller indirekta regeringssubventioner eller stöd.

3. Oaktat det som sägs i bestämmelserna i punkterna 1 och 2 i denna artikel ska de tariffer som ska tas ut av Singapores utsedda lufttrafikföretag för transport uteslutande inom EES omfattas av gemenskapslagstiftningen eller nationell lagstiftning som har antagits i enlighet med avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetet, vilken ska tillämpas på en icke-diskriminerande grund.

Artikel 12

Överföring av vinstmedel

De utsedda lufttrafikföretagen ska ha rätt att på begäran konvertera och till sitt hemland

local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 13

Co-operative Marketing Arrangements

1. In operating or holding out services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or codesharing arrangements, with:

(a) an airline or airlines of either Contracting Party; and/or

(b) an airline or airlines of a third Party, provided that if such third Party does not acknowledge or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

2. Paragraph 1 is subject to the following conditions:

(a) The operating airline must, for a route sector to/from the territory of one of the Contracting Parties, hold route rights for that sector.

(b) The operating airline or the airline holding out services under its own code on a code-sharing sector must hold traffic rights for that codesharing sector.

(c) All airlines must meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.

Article 14

Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party,

överföra lokala intäkter utöver lokala utgifter. Konvertering och överföring ska tillåtas utan inskränkning till gällande växelkurs för löpande transfereringar vid den tidpunkt då intäkterna presenteras för konvertering och överföring och ska inte belastas med andra avgifter än de som normalt tillämpas av bankerna vid sådan konvertering och överföring.

Artikel 13

Gemensam marknadsföring

1. Den ena partens utsedda lufttrafikföretag får då den bedriver eller saluför trafik på de överenskomna linjerna ingå avtal om gemensam marknadsföring, såsom reserverade platser eller gemensam linjebeteckning, med

a) ett eller flera lufttrafikföretag från endera parten, och

b) en tredje parts lufttrafikföretag, under förutsättning att om en sådan tredje part inte erkänner eller tillåter motsvarande ordning mellan den andra partens lufttrafikföretag och andra lufttrafikföretag i trafik till, från eller via ett sådant tredje land, har parterna rätt att vägra att godkänna dem.

2. Följande villkor gäller för punkt 1:

a) Det trafikerande lufttrafikföretaget måste, för en linjesträckning till/från en av parternas territorium, inneha trafikrättigheter för den sträckningen.

b) Det trafikerande lufttrafikföretaget eller det lufttrafikföretag som tillhandahåller tjänster enligt sin egen beteckning på en sträckning med gemensam linjebeteckning måste inneha trafikrättigheter för sträckningen med gemensam linjebeteckning.

c) Alla lufttrafikföretag måste uppfylla de krav som ställs för sådana arrangemang i fråga om information till kunder och ansökningsförfaranden.

Artikel 14

Lufttrafikföretagens representation

1. Parterna ska medge varandras utsedda lufttrafikföretag rätt att inom sina respektive

in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, the right to maintain in its territory representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of a Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries of the airline's choice, including the right to establish offices, both on-line and off-line. A Contracting Party shall not restrict the right of the designated airlines of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of a designated airline of the other Contracting Party to pay in local or in any freely convertible currency its locally incurred costs.

Article 15

Approval of Flight Schedules

1. Airlines designated by a Contracting Party shall submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 16

Aviation Safety

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting

territories upprätthålla representation inbegripet kontorslokaler och administrativ, kommersiell och teknisk personal i den omfattning de behöver, i enlighet med den andra partens lagar och andra författningar om inresa, vistelse och anställning.

2. En parts utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att inom den andra partens territorium sälja lufttransporttjänster direkt eller genom agenter eller andra valfria förmedlare, inbegripet rätten att upprätta kontor, såväl online som offline. Den ena parten får inte inskränka den andra partens utsedda lufttrafikföretags rätt att sälja - eller någon persons rätt att köpa - sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta. Den ena parten ska inte heller begränsa ett av den andra parten utsett lufttrafikföretags rätt att i lokal eller fritt konvertibel valuta betala sina lokala kostnader.

Artikel 15

Godkännande av trafikprogram

1. Den ena partens utsedda lufttrafikföretag ska till den andra partens luftfartsmyndigheter lämna in sina trafikprogram för godkännande minst 30 dagar innan trafiken avses inledas. Trafikprogrammen ska särskilt omfatta uppgifter om tidtabeller, turtäthet och vilken typ av luftfartyg som avses användas.

2. Senare ändringar i ett godkänt trafikprogram ska också lämnas in till den andra partens luftfartsmyndigheter för godkännande.

Artikel 16

Flygsäkerhet

1. Parterna får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer för besättningen, luftfartyget och dess drift som antagits av den andra parten. Samrådet ska äga rum inom 30 dagar från en sådan begäran.

2. Om en part efter samrådet finner att den andra parten inte på ett effektivt sätt, inom ett

Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention;

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

område, upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer som är åtminstone likvärdiga de miniminormer som vid tidpunkten har uppställts i enlighet med konventionen, ska den underrätta den andra parten om sina konstateranden och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att miniminormerna ska uppfyllas, och den andra parten ska göra nödvändiga rättelser. Om den andra parten inte vidtar de nödvändiga åtgärderna inom 15 dagar eller en längre tid som kan överenskommas, ska detta vara anledning att tillämpa artikel 4 i detta avtal.

3. Oaktat de skyldigheter som avses i artikel 33 i konventionen är det överenskommet att ett luftfartyg som används av den ena partens lufttrafikföretag i trafik till eller från en annan parts territorium, då det befinner sig inom den andra partens territorium, kan underkastas en undersökning av den andra partens behöriga företrädare ombord på och i anslutning till luftfartyget för att kontrollera giltigheten för såväl luftfartygsdokumenten som dess besättnings handlingar samt luftfartygets och dess utrustnings synbarliga tillstånd (i denna artikel kallad rampinspektion), under förutsättning att detta inte förorsakar oskäligen fördröjning.

4. Om en sådan rampinspektion eller en serie sådana rampinspektioner ger anledning till

a) allvarliga misstankar om att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som gäller vid tillfället i enlighet med konventionen, eller

b) allvarliga misstankar om att de säkerhetsnormer som gäller vid tillfället i enlighet med konventionen inte effektivt upprätthålls och tillämpas,

får den part som utför inspektionen för de ändamål som avses i artikel 33 i konventionen dra slutsatsen att de krav enligt vilka certifikat eller licenser för ifrågavarande luftfartyg eller dess besättning har utfärdats eller validerats, eller att de krav enligt vilka luftfartyget drivs, inte är likvärdiga med eller striktare än de miniminormer som uppställts i enlighet med konventionen.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6 Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 17

Aviation Security

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

5. Om företrädare för ett lufttrafikföretag utsett av den andra parten i enlighet med punkt 3 ovan vägrar ge tillträde för en rampinspektion av ett luftfartyg som drivs av detta lufttrafikföretag, ska den andra parten ha rätt att tolka det som att det finns anledning till allvarliga misstankar av den typ som avses i punkt 4 i denna artikel och dra de slutsatser som nämns i den punkten.

6 Vardera parten förbehåller sig rätten att omedelbart upphäva eller ändra trafiktillstånd för den andra partens lufttrafikföretag om den vid rampinspektion, genom samråd eller på annat sätt, finner att omedelbar handling är nödvändig för säker drift av ifrågavarande flyglinje.

7. Varje handling av en part i enlighet med punkterna 2 eller 6 i denna artikel ska avbrytas när anledning till åtgärder inte längre finns.

Artikel 17

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar att deras skyldighet gentemot varandra att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en integrerande del av avtalet. Parterna ska i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna om luftfartsskydd 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, *Protokoll för bekämpande av våldsbrott på flygplatser, som används för civil luftfart i internationell trafik*, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, *Tillägg till konventionen i Montreal den 23 september 1971 för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte*, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, samt andra multilaterala fördrag

signed at Montreal on 1 March 1991, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the ICAO and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of Sweden, European Community law or national law adopted in accordance with the Agreement on the European Economic Area, as applicable. 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, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. If 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, airport or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate

som gäller den civila luftfartens säkerhet och är bindande för båda parter.

2. Parterna ska på begäran erhålla all nödvändig hjälp av varandra för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar mot säkerheten för luftfartyg, passagerare och besättning samt flygplatser och anordningar för flygnavigering och alla andra hot mot den civila luftfartens säkerhet.

3. Parterna ska i sina inbördes relationer handla i enlighet med tillämpliga bestämmelser om luftfartsskydd som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och utgör bilagor till konventionen. Parterna ska kräva att de som bedriver trafik med luftfartyg som är upptagna i deras register, de som bedriver lufttrafik och har sitt huvudkontor eller varaktiga hemvist inom deras territorium samt de som driver flygplatser där, handlar i enlighet med dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

4. Parterna är överens om att de som bedriver lufttrafik ska åläggas att, vid inresa till, utresa från eller vistelse inom den andra partens territorium, följa bestämmelserna om luftfartsskydd i enlighet med gällande lagstiftning i det landet, däribland när det gäller Sverige, gemenskapslagstiftningen eller nationell lag som antagits i enlighet med avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetet. Parterna ska säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, baggage, gods, post och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning. Parterna ska även välvilligt behandla varje framställning från varandra om skäligen särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

5. När det inträffar en incident eller ett hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anordningar för flygnavigering, ska parterna hjälpa varandra

ate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph 1 of Article 4 of this Agreement prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

7. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

Article 18

Regulatory Control

Where Sweden has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another EEA Member State, the rights of Singapore under Article 16 of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EEA Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

Article 19

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of

genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert undanröja incidenten eller hotet.

6. Om en part har skälig anledning att tro att den andra parten inte följer bestämmelserna i denna artikel, kan den första partens luftfartsmyndigheter begära omedelbart samråd med den andra partens luftfartsmyndigheter. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom 15 dagar från begäran ska detta anses som skäl att tillämpa artikel 4.1 i detta avtal. Om en nödsituation kräver det får en part vidta interimsåtgärder enligt artikel 4.1 i detta avtal innan 15-dagarsfristen har löpt ut. Alla eventuella åtgärder som vidtas i enlighet med denna punkt ska avbrytas så snart den andra parten följer skyddsbestämmelserna i denna artikel.

7. Parterna får när som helst begära samråd om de säkerhetsnormer för besättningen, luftfartyget och dess drift som antagits av den andra parten. Samrådet ska äga rum inom 30 dagar från begäran.

Artikel 18

Tillsyn

Om Sverige har utsett ett lufttrafikföretag över vilket tillsyn utförs och upprätthålls av en annan EES-stat, ska Singapores rättigheter enligt artikel 16 i detta avtal gälla även för den andra EES-staten i fråga om antagande, utövande och upprätthållande av säkerhetsnormer och vad gäller drifttillstånd för det lufttrafikföretaget.

Artikel 19

Erkännande av certifikat och licenser

Luftvärdighetsbevis, kompetensbevis och licenser som utfärdats eller validerats i enlighet med lagar och andra författningar hos en part, inbegripet, när det gäller Sverige, tillämpliga

Sweden, the applicable laws and regulations of the European Community, and unexpired, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided always that such certificates or licences were issued or validated, equal to, or above the minimum standards established under the Chicago Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above its territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

Article 20

Leasing

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Articles 16 and 17 of this Agreement.

2. Subject to paragraph 1 above, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic rights it does not have.

3. A designated airline shall give thirty (30) days' written notification to the aeronautical authorities of the other Contracting Party of any leasing of aircraft, together with the terms of such arrangements, and obtain prior approval of the said aeronautical authorities before using any leased aircraft; provided that where the leasing of aircraft becomes necessary for emergency reasons and the lease does not exceed ninety (90) days, approval shall not be withheld solely for reason that less than thirty (30) days' notice was given if reasonable prior notification was given.

4. Where the lessor of the aircraft:

(a) is neither an airline nor controlled by one; and

(b) is neither a subsidiary company of, related company to nor an associate company of an airline,

paragraph (3) does not apply.

lagar och förordningar i Europeiska gemenskapen, som inte upphört att gälla, ska erkännas som giltiga av den andra parten för att bedriva överenskommen trafik, alltid under förutsättning att sådana bevis eller licenser har utfärdats eller validerats, minst enligt miniminormerna som upprättats enligt Chicagokonventionen. Vardera parten förbehåller sig dock rätten att, för flygtrafik över sitt eget territorium, vägra erkänna kompetensbevis eller licenser som den andra parten har tilldelat sina egna medborgare.

Artikel 20

Leasing

1. Båda parterna får hindra att leasade luftfartyg som inte överensstämmer med artiklarna 16 och 17 i detta avtal används i trafik enligt detta avtal.

2. Om inte annat följer av punkt 1 ovan, får vardera partens utsedda lufttrafikföretag använda luftfartyg (eller luftfartyg med besättning) som leasas från ett företag, däribland andra lufttrafikföretag, om detta inte leder till att ett leasat lufttrafikföretag utövar trafikrättigheter som det inte har.

3. Ett utsett lufttrafikföretag ska 30 dagar i förväg skriftligen meddela den andra partens luftfartsmyndigheter om leasing av luftfartyg, tillsammans med villkoren för detta förfarande, och få förhandsgodkännande från nämnda luftfartsmyndighet innan leasade luftfartyg används; om leasing av luftfartyg blir nödvändig av akuta skäl och leasingen inte överstiger 90 dagar, ska godkännande dock inte hållas inne endast av det skälet att ansökan inkom senare än 30 dagar i förväg om skäligt förhandsmeddelande lämnades.

4. I de fall då leasinggivaren för luftfartyget

a) varken är eller kontrolleras av ett lufttrafikföretag, och

b) varken är dotterbolag, besläktat företag eller associerat företag till ett lufttrafikföretag,

ska inte punkt 3 gälla.

Article 21

Intermodal Transport

Any designated airline(s) and indirect providers of cargo transportation of each Contracting Party shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air freight services any surface transportation for cargo to or from any points within or outside the territories of the Contracting Parties, 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. The designated airline(s) 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.

Article 22

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or amendment to this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 23

Amendments

1. Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into force when approved in accordance with the constitutional requirements of both Contracting Parties and as confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Artikel 21

Intermodal transport

Vardera partens utsedda lufttrafikföretag och indirekta leverantörer av godstransport ska i samband med internationella godstransporter utan restriktioner tillåtas använda land- och sjötransport för gods till eller från punkter inom eller utanför parternas territorium, däribland transport till och från alla flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter att enligt tillämpliga lagar och andra författningar transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det har transporterats på land, till sjöss eller med flyg, få presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Utsedda lufttrafikföretag kan välja att utföra sina egna land- eller sjötransporter eller sköta dem i samarbete med andra land- och sjötransportföretag, inbegripet land- och sjötransport som tillhandahålls av andra lufttrafikföretag och fraktföretag. Sådana intermodala transporttjänster får erbjudas till ett enda pris för den kombinerade land-, sjö- och lufttransporten, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

Artikel 22

Samråd

Parterna får när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen eller efterlevnaden av detta avtal eller om ändring av det. Samrådet, som får hållas mellan luftfartsmyndigheterna, ska inledas inom 30 dagar från den dag då en part mottar en skriftlig begäran om det, om parterna inte kommer överens om annat.

Artikel 23

Ändringar

1. Ändringar i detta avtal som avtalats mellan parterna träder i kraft när de har godkänts i enlighet med båda parters nationella lagstiftning och bekräftats genom diplomatisk utväxling av noter.

2. If a multilateral agreement concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, any inconsistency in the obligations of the Contracting Parties under this Agreement and that other agreement shall, as between both Contracting Parties, be resolved in favour of the provision(s) that provide for the designated airlines the greater (i) exercise of rights, (ii) aviation security or (iii) aviation safety, unless otherwise agreed by the Contracting Parties or the context otherwise requires.

Article 24

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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 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 period of sixty (60) days from the date of nomination of the two other arbitrators. 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 ICAO may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties or considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the

2. Om ett multilateralt luftfartsavtal träder i kraft för båda parterna, ska eventuella inkonsekvenser i parternas skyldigheter enligt detta avtal och det andra avtalet, liksom mellan parterna, lösas till förmån för föreskrifterna som ger utsedda lufttrafikföretag bästa (i) utövande av rättigheter, (ii) luftfartsskydd eller (iii) flygsäkerhet, om inte annat har avtalats mellan parterna eller om sammanhanget kräver det.

Artikel 24

Tvistlösning

1. Om en tvist om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal skulle uppstå mellan parterna, ska de i första hand söka lösa den genom förhandlingar.

2. Om parterna inte lyckas lösa tvisten genom förhandlingar, kan tvisten på ena partens begäran hänskjutas för avgörande till en skiljedomstol bestående av tre skiljemän, varav parterna utser varsin som sedan tillsammans utser den tredje. Vardera parten ska utse en skiljeman inom 60 dagar från den dag då ena parten från den andra parten på diplomatisk väg har mottagit en begäran om att lösa tvisten med skiljeförfarande, och den tredje skiljemannen ska utses inom en period av 60 dagar efter det att de övriga två har utsetts. Om någon av parterna inte utser någon skiljeman inom utsatt tid, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom utsatt tid, får en av parterna begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd utser en eller flera skiljemän, allt efter omständigheterna. Under alla förhållanden ska den tredje skiljemannen vara medborgare i tredje land och vara ordförande i skiljedomstolen och bestämma var skiljeförfarandet ska äga rum. Om ordföranden är av samma nationalitet som en av parterna eller anser sig vara medborgare i en stat som inte kan betraktas som neutral i tvisten, ska den äldste vice ordföranden, om han inte är jävig av samma anledning, göra utnämningen.

dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

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

4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Each Contracting Party may submit a reply within sixty (60) days of submission of the other Contracting Party's memorandum. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

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

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The cost of the President implementing the procedures in paragraph 2 and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

8. The Contracting Parties undertake to comply with any decision of the tribunal.

9. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 5 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of

3. Med undantag för vad som anges nedan i den här artikeln eller har avtalats mellan parterna ska skiljedomstolen fastställa gränserna för sin jurisdiktion och själv bestämma sin arbetsordning. På uppdrag av skiljedomstolen eller på begäran av någon av parterna, ska ett möte hållas inom 30 dagar efter det att skiljedomstolen har utsetts för att i detalj fastställa vilka frågor som ska avgöras och vilka förfaranden som ska följas.

4. Om inget annat har avtalats mellan parterna och om skiljedomstolen inte anger något annat ska båda parterna inom 45 dagar efter det att skiljedomstolen har utsetts lämna in en rapport. Båda parterna kan lämna in ett svaromål inom 60 dagar efter det att den andra parten lämnat sin rapport. Skiljedomstolen ska på begäran av parterna eller på eget initiativ hålla en muntlig utfrågning, inom 30 dagar efter det att svaromålen ska ha inkommit.

5. Skiljedomstolen ska sträva efter att lämna ett skriftligt avgörande inom 30 dagar efter den muntliga utfrågningen eller, om ingen utfrågning hålls, 30 dagar efter den dag då båda svaren har lämnats. Skiljedomstolen fastställer sitt avgörande med majoritet.

6. Parterna kan begära förtydligande av avgörandet inom 15 dagar efter det att de har mottagit det; och ett sådant förtydligande ska ges inom 15 dagar efter en begäran.

7. Vardera parten ska bära kostnaderna för den skiljeman som den har utsett liksom för sin företrädare i skiljeförfarandet. Kostnaden för ordföranden som genomför förfarandena i punkt 2 och eventuella andra kostnader ska delas lika mellan parterna.

8. Parterna förbinder sig att rätta sig efter skiljedomstolens avgörande.

9. I det fall att och så länge som någon av parterna inte rättar sig efter ett beslut enligt punkt 5 i denna artikel, får den andra parten begränsa, neka eller återkalla rättigheter eller förmåner som har beviljats med stöd av detta

this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

Article 25

Registration

This Agreement and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the ICAO.

Article 26

Termination

Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the ICAO. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the ICAO.

Article 27

Entry into Force

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

2. Upon the entry into force of this Agreement, this Agreement shall supersede the previous Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Singapore signed on 20 December 1966 in Singapore and the draft Air Services Agreement between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Republic of Singapore initialled on 21 October 1998 in Singapore, and all amendments thereto, as well as all related Memoranda of Understanding.

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

avtal till den part eller det utsedda lufttrafikföretag som har handlat försumligt.

Artikel 25

Registrering

Detta avtal och alla senare ändringar av detta ska registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 26

Uppsägning

Endera parten får när som helst säga upp avtalet genom att skriftligen meddela den andra parten detta via diplomatiska kanaler; underrättelsen ska samtidigt sändas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet ska upphöra att gälla tolv månader från den dag då den andra parten mottog uppsägningen, om den inte genom överenskommelse återkallats före utgången av denna period. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av uppsägningen, ska den anses ha blivit mottagen 14 dagar efter det att den mottogs av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 27

Ikraftträdande

1. Detta avtal träder i kraft dagen för undertecknandet.

2. När detta avtal träder i kraft ska det ersätta det tidigare luftfartsavtalet mellan Konungariket Sveriges regering och Republiken Singapores regering undertecknat den 20 december 1966 i Singapore och förslaget till luftfartsavtal mellan Konungariket Sveriges regering och Republiken Singapores regering, paraferat den 21 oktober 1998 i Singapore, och alla ändringar i detta, liksom alla tillhörande samförståndsavtal.

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

SÖ 2009: 20

Done at Oslo on the tenth day of June 2009 in duplicate in the English language.

FOR THE GOVERNMENT OF THE KING-
DOM OF SWEDEN

Solveig Anderberg Clacey

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUB-
LIC OF SINGAPORE

Raymond Lim

Som skedde i Oslo den 10 juni 2009 i två ex-
emplar på engelska språket.

FÖR KONUNGARIKET SVERIGES RE-
GERING

Solveig Anderberg Clacey

FÖR REPUBLIKEN SINGAPORES REGER-
ING

Raymond Lim