

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLINGS
FÖRDRAGSSERIE

ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER

2000

Utgiven i Helsingfors den 24 augusti 2000

Nr 52

INNEHÅLL

| | | |
|----|--|-------|
| Nr | | Sidan |
| 52 | Republikens presidents förordning om ikraftträdandet av luftfartsavtalet med Mongoliet | 955 |

Nr 52

(Finlands författningssamlings nr 740/2000)

**Republikens presidents förordning
om ikraftträdandet av luftfartsavtalet med Mongoliet**

Given i Helsingfors den 18 augusti 2000

I enlighet med republikens presidents beslut, fattat på föredragning av trafikministern, föreskrivs:

1 §
Det i Helsingfors den 10 februari 2000 ingångna luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Mongoliets regering, vilket republikens president godkänt den 18 februari 2000 och beträffande vilket noterna om dess godkännande utväxlats den 18 juli 2000, träder i kraft den 1 september såsom därom överenskommit.

2 §
Bestämmelserna i överenskommelsen är i kraft som förordning.

3 §
Denna förordning träder i kraft den 1 september 2000.

Helsingfors den 18 augusti 2000

**Republikens President
TARJA HALONEN**

Trafikminister *Olli-Pekka Heinonen*

(Översättning)

LUFTFARTSAVTAL

mellan Republiken Finlands regering och
Mongoliets regering

Republiken Finlands regering och Mongoliets regering, nedan benämnda "avtalslutande parter",

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

som önskar ingå ett avtal, i överensstämmelse med och som komplettering till nämnda konvention, i syfte att inleda och bedriva lufttrafik mellan sina territorier och transitotrafik genom dessa,

har kommit överens om följande:

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal avses, om inte sammanhanget annat förutsätter,

a) med uttrycket "Chicagokonventionen" konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, inklusive alla enligt dess artikel 90 godkända bilagor samt alla enligt dess artiklar 90 och 94 företagna ändringar i bilagorna och i konventionen i den omfattning, som dessa bilagor och ändringar vid varje given tidpunkt är i kraft för vardera avtalslutande parten;

b) med uttrycket "luftfartsmyndigheter" i fråga om Republiken Finland Luftfartsverket och i fråga om Mongoliet ministeriet för utveckling av infrastruktur (Ministry of Infrastructure Development) samt vid tillämpningen av artikel 10 luftfartsförvaltningen (Civil Aviation Authority), eller beträffande vardera parten varje annan person eller annat organ som har bemyndigats utöva de eller liknande funktioner som för närvarande handhas av nämnda luftfartsmyndigheter;

c) med uttrycket "utsett flygbolag" ett flygbolag, som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 4 i detta avtal;

d) med uttrycken "territorium", "lufttrafik",

AIR SERVICES AGREEMENT

between the Government of the Republic
of Finland and the Government of
Mongolia

The Government of the Republic of Finland and the Government of Mongolia, hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purposes of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment to the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof insofar as those Annexes and amendments are at any given time effective for both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of Mongolia, the Ministry of Infrastructure Development and, for the purpose of Article 10, the Civil Aviation Authority, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any function at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

c) the term "designated airline" means any airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the terms "territory", "air service",

"internationell lufttrafik", "flygbolag" och "landning för andra än trafikändamål" vad i artiklarna 2 och 96 i Chicagokonventionen anges om dem;

e) med uttrycket "tariff" de priser som avkrävs för befordran av passagerare, bagage eller frakt (förutom post), inberäknat varje betydande tilläggsförmån som erbjuds eller görs tillgänglig i anslutning till sådan befordran, samt den provision som utbetalas på försäljningen av biljetter för personbefordran eller på motsvarande transaktioner för fraktbefordran. Det innefattar även de villkor som reglerar tillämpningen av priset för befordran eller utbetalandet av provisionen;

f) med uttrycket "avtal" detta avtal, dess bilaga, samt varje ändring av avtalet eller av bilagan.

Artikel 2

Chicagokonventionens tillämplighet

Bestämmelserna i detta avtal är underordnade bestämmelserna i Chicagokonventionen i den mån sistnämnda bestämmelser är tillämpliga på internationell lufttrafik.

Artikel 3

Beviljande av trafikrättigheter

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för den sistnämnda partens internationella lufttrafik:

- a) rätt att utan mellanlandning flyga över dess territorium;
- b) rätt att utan kommersiellt syfte landa inom nämnda territorium.

2. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande parten i detta avtal specificerade rättigheter att bedriva internationell lufttrafik på de linjer som specificerats i bilagan till detta avtal. Dylik trafik och dessa linjer benämns nedan "överenskommen trafik" respektive "specificerade linjer". Det eller de flygbolag som utsetts av den ena avtalsslutande parten åtnjuter vid bedrivandet av överenskommen trafik på en specificerad linje, utöver de rättigheter som angetts i stycke 1 i denna artikel, rätt att landa inom den andra avtalsslutande partens territorium på de orter som specificerats för

"international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Chicago Convention;

e) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It also includes the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission;

f) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendment to the Agreement or to the Annex.

Article 2

Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's international air services:

- a) the right to fly across its territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the

denna linje i bilagan i syfte att i internationell trafik ta ombord och/eller avlämna passagerare, frakt och post, särskilt för sig eller i kombination med varandra.

3. Bestämmelserna i detta avtal berättigar inte ett av den ena avtalslutande parten utsett flygbolag att inom den andra avtalslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befördran mot ersättning eller avgift till annan ort inom denna andra avtalslutande parts territorium.

Artikel 4

Utseende av flygbolag och beviljande av trafiktillstånd

1. Vardera avtalslutande parten har rätt att genom ett på diplomatisk väg framfört skriftligt meddelande till den andra avtalslutande parten utse ett eller flera flygbolag att bedriva överenskommen trafik på de specificerade linjerna.

2. Vardera avtalslutande parten äger rätt att återkalla eller ändra ett sådant utseende av flygbolag.

3. Då en avtalslutande parts luftfartsmyndigheter har mottagit ett dylikt meddelande skall de, såvida inte annat följer av bestämmelserna i stycke 4 i denna artikel och stycke 1 i artikel 5, ofördröjligen bevilja utsedda flygbolag behöriga trafiktillstånd.

4. En avtalslutande parts luftfartsmyndigheter kan fordra att ett av den andra avtalslutande parten utsett flygbolag kan uppvisa att det kan uppfylla de villkor som lagar och föreskrifter uppställer på internationell lufttrafik i överensstämmelse med bestämmelserna i Chicagokonventionen, när nämnda myndigheter tillämpar sagda föreskrifter normalt och skäligt.

5. När ett flygbolag på detta sätt har utsetts och beviljats trafiktillstånd, kan det när som helst inleda överenskommen trafik, förutsatt att flygbolaget iakttar alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal, inbegripet sådana som hänför sig till tariffer.

points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on, 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 other Contracting Party.

Article 4

Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 5, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorization.

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

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Artikel 5

Vägran att bevilja trafik tillstånd, indragning av trafik tillstånd eller uppskov med dess nyttjande

1. En avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter har rätt att vägra bevilja trafik tillstånd, indra trafik tillstånd eller att temporärt förbjuda ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag att nyttja de rättigheter som avses i stycke 2 i artikel 3 i detta avtal, eller att uppställa sådana villkor för nyttjande av dessa rättigheter som de anser nödvändiga:

a) om de anser att detta flygbolag inte är inregistrerat och inte driver näringsverksamhet med huvudkontor inom den andra avtalsslutande partens territorium, och inte innehar giltigt drift tillstånd utfärdat av denna andra parts luftfartsmyndigheter, eller

b) om vederbörande flygbolag underlåter att iaktta lagar och/eller föreskrifter som gäller hos den avtalsslutande part som har beviljat dessa rättigheter, eller

c) om flygbolaget i annat hänseende underlåter att bedriva trafiken i överensstämmelse med de villkor som uppställts i detta avtal.

2. Om en omedelbar indragning av tillstånd, uppskov med nyttjande av rättigheter eller uppställande av ovan i stycke 1 i denna artikel nämnda villkor inte är nödvändigt för hindrande av fortsatt överträdelse av lagar och/eller föreskrifter, får en sådan rätt inte tillgripas förrän underhandlingar har förts med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Sådana underhandlingar skall inledas inom femton (15) dagar efter det att en begäran om underhandlingar har framställts eller i enlighet med vad som anordnas överenskommit mellan de avtalsslutande parterna.

Artikel 6

Befrielse från skatter, tullar och andra avgifter

1. Luftfartyg som används i internationell lufttrafik av ett flygbolag, som utsetts av den ena avtalsslutande parten, samt deras standardutrustning, reservdelar, bränsle och smörjolja samt förråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på sådana luft-

Article 5

Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

a) in any case where they are not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the other Contracting Party, and holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that other Party; or

b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting the rights; or

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations or as otherwise agreed between the Contracting Parties.

Article 6

Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft

fartyg är vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens territorium fria från alla skatter, tullar, kontrollavgifter och övriga liknande avgifter, förutsatt att sådan utrustning samt sådana reservdelar och förråd förblir ombord tills de åter förs ut, eller att de används eller förbrukas av sådana luftfartyg vid flygningar över nämnda territorium.

2. Från de skatter, tullar och avgifter som avses i stycke 1 i denna artikel, med undantag av avgifter som baserar sig på kostnader för en utförd tjänst, är likaså befriade:

a) luftfartygs förråd, som tagits ombord inom den ena avtalsslutande partens territorium, med skäliga begränsningar, för att användas ombord på utgående luftfartyg som brukas i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten;

b) reservdelar, inbegripet motorer, som införs till den ena avtalsslutande partens territorium för underhåll eller reparation av luftfartyg som brukas i internationell lufttrafik av ett flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten;

c) bränsle, smörjolja och tekniska konsumtionsföremål, som införs eller tillhandahålls inom den ena avtalsslutande partens territorium för att användas i internationell lufttrafik bedriven av ett flygbolag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten, även i sådant fall då dessa förråd skall användas under den del av resan då luftfartyget flyger över den avtalsslutande parts territorium där de tagits ombord.

3. De i stycke 2 i denna artikel avsedda föremålen skall hållas under tulluppsikt eller -kontroll, om detta fordras.

4. Luftburen standardutrustning, samt föremål, förråd och reservdelar, som normalt finns ombord på luftfartyg som brukas av ett av den ena avtalsslutande parten utsett flygbolag, får lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med tillstånd av denna avtalsslutande parts tullmyndigheter. I dessa fall kan de ställas under sagda myndigheters uppsikt tills de åter förs ut eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

5. Bagage och frakt i direkt transitotrafik över en avtalsslutande parts territorium är fria från skatter, tullar, ersättningar och övriga liknande avgifter, som inte baserar sig på

shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

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

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an 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 one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on

kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

the cost of services on arrival or departure.

Artikel 7

Article 7

Tillämpning av lagar och föreskrifter

Application of Laws and Regulations

1. En avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om ett i internationell lufttrafik insatt luftfartygs tillträde till eller avgång från dess territorium samt om drift och navigering av sådant luftfartyg inom dess territorium, är tillämpliga på luftfartyg som brukas av de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline(s) of the other Contracting Party.

2. En avtalsslutande parts lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom formaliteter rörande ankomst, avfärd, emigration och immigration, tull, hälsovård och karantän, är under uppehåll inom detta territorium tillämpliga på passagerare, besättning, frakt och post som befordras med ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolags luftfartyg.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. Passagerare, bagage och frakt i direkt transitotrafik över en avtalsslutande parts territorium, som inte lämnar det område på flygplatsen som reserverats för sådana ändamål, är endast underkastade en förenklad kontroll, förutom i fråga om säkerhetsåtgärder mot våldshandlingar och flygkapningar.

3. 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 purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Artikel 8

Article 8

Kapacitetsbestämmelser

Capacity Provisions

1. De avtalsslutande parternas utsedda flygbolag skall ha skäligen och likadana möjligheter att bedriva överenskommen trafik på varje linje som specificerats i bilagan till detta avtal.

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. Vid bedrivande av överenskommen trafik skall en avtalsslutande parts utsedda flygbolag beakta den andra avtalsslutande partens utsedda flygbolags intressen så, att de sistnämndas trafikering av samma linjer eller delar av dem inte onödigtvis försvåras.

2. In operating the agreed services the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or any part of the same routes.

3. Överenskommen trafik som bedrivs av de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag skall ha som huvudsyfte att erbjuda en sådan trafikkapacitet, med skäligen belastning av materielen, som motsvarar de nuvarande och de

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reas-

på en skälig beräkning baserade behoven av passagerar-, frakt- och postbefordran från och till den avtalsslutande parts territorium, som utsett flygbolaget.

4. Rätten att inom ramen för överenskommen trafik ta upp eller avlämna internationell trafik till och från tredje länder på en ort eller orter på de linjer som specificerats i bilagan till detta avtal skall utövas i enlighet med de allmänna principerna om systematisk utveckling av internationell luftbefordran och skall vara underkastad den allmänna grundsatsen att trafikkapaciteten bör stå i proportion till:

a) behovet av trafik mellan trafikens ursprungsland och slutliga destinationsländer;

b) behovet att bedriva en ekonomisk trafik på de specificerade linjerna; och

c) trafikbehovet inom det område, över vilket flygbolaget flyger, efter det att den lokala och regionala trafiken beaktats.

Artikel 9

Godkännande av trafikprogram

1. Flygbolag, som utsetts av en avtalsslutande part, skall underställa sitt trafikprogram (för sommar- och vintertrafikperioderna) den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande senast trettio (30) dagar innan trafikeringen inleds. Programmet skall särskilt innefatta tidtabeller, trafikfrekvens och de luftfartygstyper som kommer att användas. Luftfartsmyndigheterna skall fatta beslut om sådana trafikprogram inom tjugo (20) dagar från den dag då ifrågavarande flygbolag underställer sitt program för godkännande.

2. Flygbolag, som utsetts av en avtalsslutande part, skall underställa varje ändring i trafikprogrammet, ävensom ansökan om tillstånd att utföra extra flygningar, den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande. Sådana ansökningar om ändring i trafikprogrammet eller om extra flygningar skall behandlas i snabb ordning av luftfartsmyndigheterna.

sonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

b) the requirements for an economic operation on the specified routes, and

c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 9

Approval of Traffic Programmes

1. An airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) 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. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by an airline designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Artikel 10

Tariffer

1. De tariffer, som tillämpas av den ena avtalsslutande partens utsedda flygbolag på transporter till eller från den andra avtalsslutande partens territorium, skall fastställas så att de är skäliga, med vederbörligt beaktande av alla relevanta faktorer, inbegripet kostnaderna för trafiken, skälig vinst, trafikens särdrag (såsom normer rörande fart och reseutrymmen), intresset hos dem som använder sig av trafiken, marknadshänsyn samt de tariffer som tillämpas av andra flygbolag på vilken del som helst av den specificerade linjen. Dessa tariffer skall bestämmas i enlighet med följande bestämmelser i denna artikel.

2. Överläggningar flygbolag emellan skall inte utgöra en obligatorisk förutsättning för tariffansökan och -fastställelse.

3. Varje tariff skall underställas vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter för godkännande senast trettio (30) dagar (eller inom en sådan kortare frist som vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kan komma överens om) före den tidpunkt tariffen är avsedd att tas i bruk.

4. Föreslagen tariff kan när som helst godkännas av någondera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. I avsaknad av sådant godkännande anses tariffen ha blivit godkänd av en avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter om inte denna avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter inom tjugo (20) dagar från tidpunkten för ansökningen skriftligt har meddelat den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter att den föreslagna tariffen inte kan godkännas. Om dock någondera luftfartsmyndigheten ger ett sådant skriftligt meddelande om ogillande av tariff kan luftfartsmyndigheterna på enderas begäran eftersträva att bestämma tariffen genom överenskommelse dem emellan.

5. Om luftfartsmyndigheterna inte kan bestämma en tariff med stöd av bestämmelserna i stycke 4 i denna artikel kan meningskiljaktigheten på enderas begäran avgöras i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i detta avtal.

6. Varje tariff som fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel gäller tills den ersatts av en ny tariff som fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel.

Article 10

Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users, market considerations and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. Inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article.

Artikel 11

Flygbolags representation och försäljning

1. En avtalsslutande parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra avtalsslutande partens territorium, inom ramen för de nationella lagar och föreskrifter som är gällande där, ha sådana kontor samt sådan administrativ, kommersiell och teknisk personal som är erforderlig för ifrågavarande utsedda flygbolags verksamhet.

2. De avtalsslutande parternas utsedda flygbolag kan fritt försälja lufttransporttjänster genom anlitan­de av sina egna transportdokument inom båda avtalsslutande parters territorier, antingen direkt eller genom ombud, i lokal valuta eller i valfri konvertibel valuta. Vardera avtalsslutande parten skall avhålla sig från att begränsa rätten för ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag att sälja, och för någon person att köpa sådana transporttjänster.

Artikel 12

Trafikavgifter

1. De ersättningar och avgifter som någondera avtalsslutande partens vederbörande myndigheter fastställer inom sitt territorium för den andra avtalsslutande partens flygbolags luftfartyg för användning av flygplatser och andra anläggningar för luftfarten skall vara rättvisa och skäligen och får inte överstiga de ersättningar och avgifter som fastställs för ett inhemskt flygbolags luftfartyg vid bedrivande av liknande internationell lufttrafik.

2. Vardera avtalsslutande parten skall främja överläggningar mellan sina vederbörande debiteringsmyndigheter och de flygbolag som använder tjänster och anläggningar. Överläggningarna skall såvitt möjligt skötas genom organisationer som representerar dessa flygbolag. De utsedda flygbolagen bör få skäligen förhandsmeddelande om varje relevant förslag om ändring av trafikavgifterna i avsikt att ge dem möjligheten att framföra sina åsikter innan ändringarna fastställs. Vardera avtalsslutande parten skall vidare främja utbyte mellan vederbörande debiteringsmyndigheter och flygbolag av relevanta uppgifter om trafikavgifter.

Article 11

Airline Representation and Sales

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible other currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

Article 12

Air Traffic Charges

1. Fees and charges imposed by the competent authorities for the use of airports and other aviation facilities in the territory of either Contracting Party on the aircraft of an airline of the other Contracting Party shall be just and reasonable and shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the appropriate representative airline organizations. Reasonable advance notice shall be given to the designated airlines of any relevant proposals for changes in air traffic charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and airlines to exchange appropriate information concerning air traffic charges.

Artikel 13

Flygsäkerhet

1. Vardera avtalsslutande parten kan begära konsultationer om säkerhetsnormer som godkänts av den andra avtalsslutande parten inom varje område som hänför sig till luftfartygs besättning, luftfartyg eller deras drift. Sådana konsultationer skall äga rum inom trettio (30) dagar efter det att en sådan begäran framställts.

2. Om en avtalsslutande part efter sådana konsultationer finner att den andra avtalsslutande parten inte effektivt upprätthåller och administrerar säkerhetsnormer inom något sådant område som är minst lika med de miniminormer som vid denna tidpunkt fastställts enligt Chicagokonventionen, skall den förstnämnda avtalsslutande parten meddela den andra avtalsslutande parten om sina konklusioner och om de åtgärder som anses nödvändiga för en anpassning till dessa miniminormer, och denna andra avtalsslutande part skall vidta tillbörliga korrigeringsåtgärder. Om den andra avtalsslutande parten inte vidtar tillbörliga åtgärder inom femton (15) dagar eller inom någon annan längre period som kan överenskommas, utgör detta grund för tillämpning av artikel 5 i detta avtal.

3. Oaktat de skyldigheter som nämns i artikel 33 i Chicagokonventionen är parterna överens om att varje luftfartyg som används av en avtalsslutande parts flygbolag eller, på grundval av leasing-arrangemang, på dess vägnar i trafik till eller från den andra avtalsslutande partens territorium kan, då det befinner sig inom denna andra avtalsslutande parts territorium, bli underkastat en granskning av denna andra parts bemyndigade representanter ombord på och kring luftfartyget i syfte att kontrollera giltigheten av intyg för luftfartyget och dess besättning och granska det iakttagbara skicket av luftfartyget och dess utrustning (i denna artikel benämnd "rampgranskning"), förutsatt att detta inte leder till en oskäligen försening.

4. Om en sådan rampgranskning eller en serie av rampgranskningar föranleder:

a) allvarliga farhågor att ett luftfartyg eller driften av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som vid denna tidpunkt fastställts enligt Chicagokonventionen, eller

b) allvarliga farhågor att de miniminormer som vid denna tidpunkt fastställts enligt

Article 13

Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations 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 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 Chicago 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 any such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of that other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of that other 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 Chicago Convention; or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of

Chicagokonventionen inte upprätthålls och administreras effektivt,

är den avtalsslutande part som utför granskningen, i det syfte som avses i artikel 33 i Chicagokonventionen, fri att dra den slutsatsen att de krav enligt vilka beviset eller certifikaten avseende luftfartyget eller avseende detta luftfartygs besättning har utfärdats eller godkänts, eller att de krav enligt vilka detta luftfartyg används, inte är lika med eller överstiger de miniminormer som fastställts enligt Chicagokonventionen.

5. Om tillträde i syfte att utföra en rampgranskning av ett luftfartyg som används av en avtalsslutande parts flygbolag eller på dess vägnar i enlighet med stycke 3 ovan förvägras av en representant för ett sådant flygbolag är den andra avtalsslutande parten fri att sluta sig till att allvarliga farhågor av det slag som avses i stycke 4 ovan förekommer och dra de slutsatser som avses i detta stycke.

6. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig rätt till att temporärt indra eller ändra trafiktillståndet för den andra avtalsslutande partens flygbolag med omedelbar verkan, ifall den förstnämnda avtalsslutande parten, som ett resultat av en rampgranskning, en serie av rampgranskningar, vägran att ge tillträde att utföra en rampgranskning, konsultationer eller annorledes, finner att omedelbara åtgärder är nödvändiga med hänsyn till säkerheten för driften hos ett flygbolag.

7. Varje åtgärd som vidtagits av en avtalsslutande part i enlighet med stycke 2 eller 6 ovan skall upphöra så snart orsaken för vidtagandet av denna åtgärd inte mera föreligger.

Artikel 14

Tryggande av lufttrafik

1. De avtalsslutande parterna bekräftar ånyo, i överensstämmelse med sina folkrättsliga rättigheter och skyldigheter, att deras skyldighet gentemot varandra att trygga civil lufttrafik mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerande del av detta avtal. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om deras folkrättsliga rättigheter och skyldigheter skall de avtalsslutande parterna i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokyo den 14 september 1963 undertecknade konventionen

safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago 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 Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of such airline, 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 to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential for 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 14

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,

rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, i den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg, i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten och i det i Montreal den 24 februari 1988 undertecknade protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik.

2. De avtalsslutande parterna skall på begäran ge varandra allt bistånd som behövs för att förhindra handlingar som innefattar olagligt besittningstagande av civilt luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygnavigering, samt varje annat hot som riktar sig mot tryggheten inom den civila luftfarten.

3. De avtalsslutande parterna skall handla i överensstämmelse med de bestämmelser och de tekniska krav om tryggnad av lufttrafik som fastställs av Internationella civila luftfartsorganisationen samt intagits som bilagor i Chicagokonventionen i den omfattning sådana bestämmelser och krav är tillämpliga för de avtalsslutande parterna; de skall kräva att brukare av luftfartyg införda i deras register samt brukare som driver näringsverksamhet med huvudkontor eller som är stadigvarande bosatta inom deras territorium samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handlar i överensstämmelse med sådana bestämmelser om tryggnad av lufttrafik.

4. Vardera avtalsslutande parten går med på att sådana brukare av luftfartyg kan åläggas att iakttä de bestämmelser rörande tryggnad av lufttrafik som avses i stycke 3 ovan och som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. Vardera avtalsslutande parten skall försäkra sig om att behöriga åtgärder effektivt tillgrips inom dess territorium för att skydda luftfartyg, kontrollera passagerare, besättning, handbagage, bagage, frakt och luftfartygs förråd före och under embarkeringen eller lastningen. Vardera avtalsslutande parten skall ta under positivt övervägande varje begäran av den andra avtalsslutande parten om skäliga

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, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

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 Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting 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 and requirements 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

speciella säkerhetsåtgärder för att bemöta något visst hot.

5. Då olagligt besittningstagande av civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för ett sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser eller anläggningar för flygnavigering inträffar, eller då hot därom föreligger, skall de avtalsslutande parterna bistå varandra genom att underlätta kommunikationer och vidta andra lämpliga åtgärder avsedda att snabbt och säkert få slut på sådana händelser eller hot därom.

Artikel 15

Överföring av intäkter

Vardera avtalsslutande parten beviljar av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag rätt att vid anfordran växla och till sitt huvudkontor överföra lokala inkomster i den mån de överstiger lokala utlägg. Sådan överföring skall tillåtas på basen av den tillämpliga växelkursen för löpande betalningar som gäller då inkomsterna företes för växling och överföring, och, med undantag av normala bankavgifter och –förfaranden, utan avgifter, begränsningar eller dröjsmål.

Artikel 16

Statistiska uppgifter

En avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter skall på begäran förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter med sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter som skäligen kan erfordras för granskning av den kapacitet som den förstnämnda avtalsslutande partens utsedda flygbolag erbjuder inom den överenskomna trafiken. Dessa uppgifter skall innehålla all information om den trafikmängd som befodrats av sådana flygbolag inom den överenskomna trafiken.

Artikel 17

Skälig konkurrens

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda flygbolag skall ha skäliga och likadana möjligheter att delta i den internationella lufttransportverksamhet som täcks av detta av-

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.

Article 15

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to a designated airline of the other Contracting Party the right to convert and remit to its head office on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

Article 16

Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline(s) of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 17

Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation covered by this

tal.

2. Vardera avtalsslutande parten skall, där så erfordras, vidta alla vederbörliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att avskaffa alla former av diskriminering eller illojala konkurrensförfaranden som på ett ogynnsamt sätt berör konkurrenssituationen för de flygbolag, som utsetts av den andra avtalsslutande parten.

Artikel 18

Konsultationer

I en anda av nära samverkan kan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheterna när som helst begära konsultationer om genomförandet, tolkningen, tillämpningen eller ändringar av detta avtal eller efterlevnaden av detta avtal, och den behöriga efterlevnaden av bestämmelserna i detta avtal. Sådana konsultationer skall inledas inom sextio (60) dagar efter det en sådan begäran mottagits, om inte annorledes överenskommits luftfartsmyndigheterna emellan.

Artikel 19

Biläggande av tvister

1. Uppkommer meningsskiljaktighet mellan de avtalsslutande parterna om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parterna i första hand söka avgöra den genom underhandlingar.

2. Om de avtalsslutande parterna inte når en överenskommelse genom underhandlingar, kan de överenskomma om att hänskjuta meningsskiljaktigheten till en viss person eller ett visst organ för avgörande. Om sådan överenskommelse inte nås, skall meningsskiljaktigheten på någondera avtalsslutande partens begäran underställas en skiljedomstol, bestående av tre skiljemän, vill vilken vardera avtalsslutande parten utser en skiljeman och de två sålunda utsedda utser en tredje. Vardera avtalsslutande parten skall utse en skiljeman inom sextio (60) dagar räknat från den dag då den ena avtalsslutande parten av den andra emottagit en på diplomatisk väg framställd begäran om biläggande av meningsskiljaktigheten, och den tredje skiljemannen bör utses inom följande period av sextio (60) dagar. Om någondera avtalsslutande parten inte utser en skiljeman inom utsatt tid, eller om den tredje skilje-

Agreement.

2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline(s) of the other Contracting Party.

Article 18

Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

Article 19

Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, 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 by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Coun-

mannen inte utsetts inom den utsatta tiden, kan någondera avtalsslutande parten anhålla om att presidenten i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vid behov utser skiljeman eller skiljemän. I samtliga fall skall den tredje skiljemannen vara medborgare i en tredje stat och verka som ordförande i skiljedomstolen.

3. Skiljedomstolens kostnader skall delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

4. De avtalsslutande parterna skall iakttas varje beslut som fattats med stöd av stycke 2 i denna artikel.

Artikel 20

Tillämplighet i fråga om charterflygningar

1. Bestämmelserna i artiklarna 3.1, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18 and 19 i detta avtal är även tillämpliga på icke regelbundna flygningar som utförs av en avtalsslutande parts flygföretag till eller från den andra avtalsslutande partens territorium och på det flygföretag som utför sådana flygningar.

2. Bestämmelserna i stycke 1 i denna artikel påverkar inte tillämpningen av nationella lagar och föreskrifter om rätt för flygföretag att utföra icke regelbundna flygningar eller om förfarandet hos flygföretag eller andra parter som är delaktiga i anordnandet av sådan verksamhet.

Artikel 21

Ändringar

1. Anser en avtalsslutande part att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära förhandlingar i saken med den andra avtalsslutande parten. Sådana förhandlingar skall inledas inom sextio (60) dagar efter den dag då begäran framförts, ifall inte båda avtalsslutande parterna överenskommer om en förlängning av denna frist. Ändringar som överenskommit vid sådana förhandlingar skall godkännas av vardera avtalsslutande parten i enlighet med dess rättsliga förfaranden och de träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna har meddelat varandra att dessa förfaranden har iakttagits.

2. Utan hinder av bestämmelserna i stycke 1 i denna artikel kan ändringar som endast

of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Article 20

Applicability to charter flights

1. The provisions set out in Articles 3.1, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18 and 19 of this Agreement shall be applicable also to non-scheduled flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect the application of national laws and regulations governing the right of air carriers to operate non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

Article 21

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating

hänför sig till bilagan överenskommas mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter och de träder i kraft i enlighet med vad som överenskommits dessa myndigheter emellan.

Artikel 22

Multilaterala konventioner

Om en generell multilateral luftfartskonvention träder i kraft för vardera avtalsslutande parten, skall bestämmelserna i en sådan konvention gälla. Konsultationer i enlighet med artikel 18 i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av bestämmelserna i sagda multilaterala konvention.

Artikel 23

Uppsägning

1. En avtalsslutande part kan när som helst underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. Sådan underrättelse skall samtidigt tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen.

2. I sådant fall upphör avtalet att gälla tolv (12) månader efter den dag då den andra avtalsslutande parten mottog nämnda underrättelse. Erkänner inte den andra avtalsslutande parten mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen mottogs av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 24

Registrering hos ICAO

Detta avtal och varje ändring däri skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 25

Rubriker

Rubriker som intagits i detta avtal vid varje artikel har endast använts i hänvisnings- och praktiskt syfte och de definierar eller begränsar på intet sätt avtalets omfattning eller ändamål.

only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 22

Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 18 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 23

Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgment 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 International Civil Aviation Organization.

Article 24

Registration with ICAO

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

Article 25

Titles

Titles inserted in this Agreement at the head of each Article are for the purpose of reference and convenience only and do not in any way define or limit the scope or intent of this Agreement.

Artikel 26

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft den första dagen i den andra månaden efter den dag då de avtalsslutande parterna genom diplomatiska kanaler har meddelat varandra att de åtgärder som behövs för ikraftträdandet av avtalet har slutförts.

Uppgjort i Helsingfors den 10 februari 2000, i två originalexemplar på engelska språket.

För Republiken Finlands regering

Olli-Pekka Heinonen

För Mongoliets regering

Nyamosor Tuya

Article 26

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

Done at Helsinki on 10th day of February 2000, in two original copies in the English language.

For the Government of the Republic of Finland

Olli-Pekka Heinonen

For the Government of Mongolia

Nyamosor Tuya

B I L A G A

ANNEX

till luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Mongoliets regering

1. Linjer som kan trafikeras i båda riktningarna av det eller de flygbolag som utsetts av Finland:

| <u>Utgångs-orter</u> | <u>Mellanliggande orter</u> | <u>Orter i Mongoliet</u> | <u>Orter bortom Mongoliet</u> |
|----------------------|---|--------------------------|--|
| Orter i Finland | Vilken ort som helst som namngetts av Finland | Orter i Mongoliet | Vilken ort som helst som namngetts i Finland |

2. Linjer som kan trafikeras i båda riktningarna av det eller de flygbolag som utsetts av Mongoliet:

| <u>Utgångs-orter</u> | <u>Mellanliggande orter</u> | <u>Orter i Finland</u> | <u>Orter bortom Finland</u> |
|----------------------|--|------------------------|--|
| Orter i Mongoliet | Vilken ort som helst som namngetts i Mongoliet | Orter i Finland | Vilken ort som helst som namngetts i Mongoliet |

3. Vardera avtalslutande partens utsedda flygbolag kan, vid enstaka eller varje flygning, utelämna vilken mellan- eller bortomliggande ort som helst, förutsatt att all trafik vidtar eller utmynnar inom den avtalslutande parts territorium som utsett flygbolaget.

4. Femte frihets- och stop-over-rättigheter kan nyttjas endast om en överenskommelse gällande detta träffas mellan de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter.

to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of Mongolia

1. Routes which may be operated by the designated airline(s) of Finland, in both directions:

| <u>Points of origin</u> | <u>Intermediate points</u> | <u>Points in Mongolia</u> | <u>Points beyond</u> |
|-------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Points in Finland | Any point named by Finland | Points in Mongolia | Any point named by Finland |

2. Routes which may be operated by designated airline(s) of Mongolia, in both directions:

| <u>Points of origin</u> | <u>Intermediate points</u> | <u>Points in Finland</u> | <u>Points beyond</u> |
|-------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| Points in Mongolia | Any point named by Mongolia | Points in Finland | Any point named by Mongolia |

3. The designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any intermediate or beyond point provided that all services begin or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

4. Fifth freedom and stop-over rights may be exercised only if an arrangement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.



Nr 52, 2 1/2 ark

OY EDITA AB, HELSINGFORS 2000

HUVUDREDAKTÖR JARI LINHALA

ISSN 1457-067X