

FINLANDS FÖRFATTNINGSSAMLINGS FÖRDRAGSSERIE

ÖVERENSKOMMELSER MED FRÄMMANDE MAKTER

1999

Utgiven i Helsingfors den 4 augusti 1999

Nr 86—87

INNEHÅLL

Nr		Sidan
86	Förordning om ikraftträdande av en ändring av konventionen om förbud mot utveckling, produktion, innehav och användning av kemiska vapen samt om deras förstöring	1231
87	Förordning om ikraftträdande av luftfartsavtalet med Qatar	1233

Nr 86

(Finlands författningssamlings nr 822/1999)

Förordning

om ikraftträdande av en ändring av konventionen om förbud mot utveckling, produktion, innehav och användning av kemiska vapen samt om deras förstöring

Given i Helsingfors den 18 juni 1999

På föredragning av utrikesministern föreskrivs:

Den i Haag den 15 januari 1999 gjorda 1 §
ändringen i fråga om överföring av saxi-
toxin som finns upptagen i bilagan om
kemikalier, bilaga 1, i konventionen om
förbud mot utveckling, produktion, inne-
hav och användning av kemiska vapen
samt om deras förstöring (FördrS

17—19/1997), vilken ändring republikens
president godkänt den 26 mars 1999, är i
kraft från den 31 oktober 1999 så som
därom har överenskommit.

2 §
Denna förordning träder i kraft den 31
oktober 1999.

Helsingfors den 18 juni 1999

Republikens President
MARTTI AHTISAARI

Statsminister *Paavo Lipponen*

(Översättning)

Ändring av verifikationsbilagan till konventionen om förbud mot utveckling, produktion, innehav och användning av kemiska vapen samt om deras förstöring för underlättandet av överföring av saxitoxin

Efter stycke 5 i del VI, sektion B i verifikationsbilagan till konventionen införs ett nytt stycke 5 a med följande lydelse den 31 oktober 1999:

”Tidsperioden för anmälan enligt stycke 5 gäller inte kvantiteter som är 5 milligram eller mindre av lista 1-ämnet saxitoxin, om överföringen sker för medicinska/diagnostiska ändamål. I dessa fall skall anmälan göras vid tidpunkten för överföringen.”

Amendment to the Verification Annex to the Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stockpiling and use of Chemical Weapons and on their Destruction to facilitate the transfer of saxitoxin

From 31 October 1999 a new paragraph 5 a will be added after paragraph 5 in section B of Part VI of the Verification Annex to the Convention, reading as follows:

”For quantities of 5 milligrams or less, the Schedule 1 chemical saxitoxin shall not be subject to the notification period in paragraph 5 if the transfer is for medical/diagnostic purposes. In such cases, the notification shall be made by the time of transfer.”

Nr 87

(Finlands författningssamlings nr 823/1999)

Förordning**om ikraftträdande av luftfartsavtalet med Qatar**

Given i Helsingfors den 28 juli 1999

På föredragning av trafikministern stadgas:

1 §
Det i Doha den 18 november 1998 ingångna luftfartsavtalet mellan Republiken Finlands regering och Staten Qatars regering, vilket republikens president godkänt den 23 december 1998 och beträffande vilket noterna om dess godkännande utväxlats den 5 juli

1999, träder i kraft den 1 september 1999 såsom därom överenskommits.

2 §
Denna förordning träder i kraft den 1 september 1999.

Helsingfors den 28 juli 1999

Republikens President
MARTTI AHTISAARI

Trafikminister *Olli-Pekka Heinonen*

LUFTFARTSAVTAL**MELLAN REPUBLIKEN
FINLANDS REGERING OCH
STATEN QATARS
REGERING**

Republiken Finlands regering och Staten Qatars 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 luftfartsavtal, i överensstämmelse med och som komplettering till nämnda konvention,

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 trätt i kraft för eller ratificerats av vardera avtalslutande parten;

b) med uttrycket "luftfartsmyndigheter" i fråga om Republiken Finland Luftfartsverket och i fråga om Staten Qatar kommunikations- och trafikministern (Minister of Communications and Transport), 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

AGREEMENT**BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE STATE OF QATAR AND
THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF FINLAND
ON AIR SERVICES**

The Government of the State of Qatar and the Government of the Republic of Finland, 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 on air services, in conformity with and supplementary to the said Convention;

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 have become effective for or been ratified by both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the State of Qatar, the Minister of Communications and Transport, and in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, 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(s) which has been designated and

beviljats trafiktillstånd i enlighet med artikel 4 i detta avtal;

d) med uttrycken "territorium", "lufttrafik", "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 som uppgjorts för tillämpningen av avtalet, samt varje ändring av avtalet eller av bilagan.

authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the terms "territory", "air service", "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 drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex.

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

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

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 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 avtalsslutande parten utsett flygbolag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, frakt och post för befordran mot ersättning eller avgift till annan ort inom denna andra avtalsslutande parts territorium.

4. Om ett av en avtalsslutande part utsett flygbolag på grund av en väpnad konflikt, politiska oroligheter eller händelser, eller på grund av speciella och ovanliga omständigheter inte kan bedriva trafik på sin normala rutt, skall den andra avtalsslutande parten göra sitt bästa för att underlätta ett fortsatt bedrivande av sådan trafik genom lämpliga temporära ruttomläggningar.

Artikel 4

Utseende av flygbolag och beviljande av trafiktillstånd

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

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

3. Då en avtalsslutande 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 avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter kan fordra att ett av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag kan uppvisa att det kan uppfylla de villkor som lagar och föreskrifter uppställer på internationell lufttrafik i överensstämmelse med bestämmel-

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 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.

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4

Designation of Airlines and Operating Authorization

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.

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

serna 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.

Artikel 5

Vägran att bevilja trafiktillstånd, indragning av trafiktillstånd eller uppskov med dess nyttjande

1. En avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter har rätt att vägra bevilja trafiktillstånd, indra trafiktillstånd 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 drifttillstånd 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 annorledes överenskommit mellan de avtalsslutande parterna.

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.

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 of 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.

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 luftfartyg 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 konsumtionsförnödenheter, 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 förnödenheterna skall hållas under tulluppsikt eller -kontroll, om detta fordras.

4. Luftburen standardutrustning, samt förnödenheter, förråd och reservdelar, som normalt finns ombord på luftfartyg som brukas av ett av den ena avtalsslutande parten utsett

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 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

flygbolag, får lossas inom den andra avtalslutande partens territorium endast med tillstånd av denna avtalslutande 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 avtalslutande parts territorium är fria från skatter, tullar, ersättningar och övriga liknande avgifter, som inte baserar sig på kostnader för tjänster vid ankomst eller avgång.

Artikel 7

Kommersiell verksamhet

1. En avtalslutande parts utsedda flygbolag har rätt att inom den andra avtalslutande 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 ifrågasvarande flygbolags verksamhet.

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

Artikel 8

Tillämpning av lagar och föreskrifter

1. En avtalslutande 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 avtalslutande parten.

2. En avtalslutande parts lagar och föreskrifter om tillträde till, uppehåll i eller avgång från dess territorium i fråga om passagerare, besättning, frakt eller post, såsom

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 the cost of services on arrival or departure.

Article 7

Commercial Activities

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 national 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 any 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 8

Application of Laws and Regulations

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. 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

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.

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.

Artikel 9

Kapacitetsbestämmelser

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.

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.

3. Överenskommen trafik som bedrivs av de avtalsslutande parternas utsedda flygbolag skall ha som huvudsyfte att erbjuda en sådan trafikkapacitet, med skälig belastning av materielen, som motsvarar de nuvarande och de 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 av bedriva en ekonomisk trafik på de specificerade linjerna; och

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. 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.

Article 9

Capacity Provisions

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

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

Artikel 10

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 ifrågakarande 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.

Artikel 11

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 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. De i stycke 1 i denna artikel avsedda tarifferna kan, beträffande varje specificerad linje, vara föremål för överläggningar mellan ifrågakarande utsedda flygbolag. Överlägg-

Article 10

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.

Article 11

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 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. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be subject to consultation between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes.

ningar flygbolag emellan skall dock 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.

However, 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 12

Trafikavgifter

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 skäliga och får inte överstiga de ersättningar och avgifter som fastställs för ett inhemskt flygbolags luftfartyg vid bedrivande av liknande internationell lufttrafik.

Article 12

Air Traffic Charges

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.

Artikel 13

Flygsäkerhet

1. Vardera avtalsslutande parten kan begära konsultationer om säkerhetsnormer som upprätthålls och 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 maintained 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 förekommer.

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 licences 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, och i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, samt varje annan multilateral konvention om trygghet av lufttrafik i vilken de avtalsslutande parterna är parter.

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 trygghet 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 trygghet av lufttrafik.

4. Vardera avtalsslutande parten går med på att sådana brukare av luftfartyg kan åläggas att iakttä de bestämmelser rörande trygghet 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 speciella säkerhetsåtgärder för att bemöta något visst hot.

signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral convention on aviation security to which the Contracting Parties are party.

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 a particular threat.

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.

6. Då en avtalsslutande part har skälig anledning att tro att den andra avtalsslutande parten avviker från de bestämmelser rörande tryggnad av lufttrafik som avses i denna artikel, kan den förstnämnda avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter begära omedelbara underhandlingar med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter.

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security 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.

Artikel 15

Överföring av medel

1. Vardera avtalsslutande parten beviljar av den andra avtalsslutande parten utsett flygbolag rätt att till sitt huvudkontor överföra de inkomstöverskott som förvärvats i den förstnämnda avtalsslutande partens territorium. Tillvägagångssättet för en sådan överföring skall dock stå i överensstämmelse med tillämpliga bestämmelser om växling av utländsk valuta hos den avtalsslutande part, inom vars territorium intäkterna uppstår.

2. Om en avtalsslutande part inför begränsningar gällande överföring av inkomstöverskott för det eller de flygbolag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, har den senare avtalsslutande parten rätt att införa reciproka begränsningar för det eller de flygbolag som utsetts av den förstnämnda avtalsslutande parten.

Artikel 16

Statistiska och andra uppgifter

En avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter skall på begäran förse den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter med sådana statistiska och andra uppgifter rörande den överenskomna trafik som bedrivs av den förstnämnda partens utsedda flygbolag till och från den andra avtalsslutande partens territorium, vilka i normala fall uppgörs och

Article 15

Transfer of Funds

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts earned in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittance, however, shall be in accordance with applicable foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of receipts over expenditure by the designated airline(s) of the other Contracting Party the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline(s) of that Contracting Party.

Article 16

Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airline(s) to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared

överlämnas av de utsedda flygbolagen till deras nationella luftfartsmyndigheter.

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 avtal.

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 vilket ärende som helst i anslutning till detta avtal i avsikt att säkerställa genomförandet och den behöriga efterlevnanden 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 hänskjuta meningsskiljaktigheten till en sådan person eller ett sådant organ som de kommer överens om, eller, på begäran av en avtalsslutande part, skall den underställas en skiljedomstol, bestående av tre skiljemän, som skall konstitueras på följande sätt:

and submitted by the designated airline(s) to their national aeronautical authorities.

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 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 any matter related to this Agreement with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of 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 of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, or, at the request of a Contracting Party, it shall be submitted to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

a) Vardera avtalsslutande parten skall inom trettio (30) dagar räknat från den dag då begäran om biläggande av meningsskiljaktigheten emottagits, utse en skiljeman. En medborgare i en stat som kan anses neutral i förhållande till meningsskiljaktigheten skall verka som ordförande i skiljedomstolen och skall utses som den tredje skiljemannen genom överenskommelse mellan de två övriga skiljemännen inom sextio (60) dagar räknat från den dag den senare av dem utsetts.

b) Om någon skiljeman inte utsetts inom de tidsperioder som anges ovan kan en avtalsslutande part anhålla om att presidenten i Internationella civila luftfartsorganisationens råd sörjer för det behövliga förordnandet inom trettio (30) dagar. Om presidenten finner att han är en medborgare i en stat som inte kan anses vara neutral i förhållande till meningsskiljaktigheten, skall den vicepresident som har senioritet och som inte är diskvalificerad på sådan grund sörja för skiljemannaförordnandet.

c) Med undantag av vad som sägs i denna artikel, eller av vad de avtalsslutande parterna kommer överens om, skall skiljedomstolen bestämma vad som hör till dess jurisdiktion och fastställa sina egna procedurregler. På anvisning av skiljedomstolen eller på begäran av en avtalsslutande part skall ett sammanträde hållas senast trettio (30) dagar efter det skiljedomstolen helt och hållet är konstituerad för att precisera de tvistefrågor som skall avgöras av skiljedomstolen och för att bestämma de specifika förfaringsätt som skall följas.

d) Med undantag av vad som annorledes överenskoms mellan de avtalsslutande parterna eller som bestäms av skiljedomstolen skall vardera avtalsslutande parten inge ett memorandum till skiljedomstolen inom fyrtiofem (45) dagar efter det domstolen helt och hållet är konstituerad. Svar skall inlämnas senast sextio (60) dagar senare. Skiljedomstolen skall på begäran av en avtalsslutande part, eller enligt sin egen prövning, anordna ett hörande inom trettio (30) dagar efter det svaren senast skall vara domstolen till handa.

e) Skiljedomstolen skall bemöda sig om att ge ett skriftligt beslut inom trettio (30) dagar efter det hörandet avslutats, eller, om hörande inte anordnas, inom trettio (30) dagar efter det vardera svaren har inlämnats. Beslutet skall fattas genom en majoritet av röster.

a) Within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute shall act as president of the tribunal and shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second.

b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

c) Except as 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 a Contracting Party, 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.

d) 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. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion within thirty (30) days after replies are due.

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

f) En avtalsslutande part kan inge en anhållan om att beslutet klargörs inom femton (15) dagar efter det beslutet erhållits och sådant klargörande skall föreligga inom femton (15) dagar efter det en sådan anhållan ingetts.

g) Skiljedomstolens beslut är bindande för de avtalsslutande parterna.

h) Vardera avtalsslutande parten skall stå för kostnaderna för den skiljeman parten utsett. Skiljedomstolens övriga kostnader skall delas lika mellan de avtalsslutande parterna, inberäknat de kostnader som föranletts presidenten eller vicepresidenten i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vid verkställandet av den procedur som avses i stycke 2 b) i denna artikel.

f) A Contracting Party may submit a request 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.

g) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

h) Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 2 b) of this Article.

Artikel 20

Tillämplighet i fråga om charterflygningar

1. Bestämmelserna i artiklarna 3.1, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 18 och 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

Article 20

Applicability to charter flights

1. The provisions set out in Articles 3.1, 5, 6, 7, 8, 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

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 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.

have notified each other that these procedures have been complied with.

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

If a general multilateral air agreement 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 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 International Civil Aviation Organization.

Article 24

Registration with ICAO

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

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.

Artikel 26

Ikraftträdande

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

Uppgjort i Doha den 18 november 1998, i två original exemplar på finska, arabiska och engelska språken, vilka samtliga texter har samma giltighet. I fall av tolkningskiljaktigheter skall den engelskspråkiga texten ha företräde.

För Republiken Finlands
regering

Tarja Halonen

För Staten Qatars
regering

Ahmed Bin Nasir Al-Ihani

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.

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 Doha on 18 november, 1998, in two original copies in the Arabic, Finnish and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of
the State of Qatar

Ahmed Bin Nasir Al-Ihani

For the Government of
the Republic of Finland

Tarja Halonen

BILAGA

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

<i>Utgångsorter</i>	<i>Destinationsorter</i>
Orter i Qatar	Orter i Finland

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

<i>Utgångsorter</i>	<i>Destinationsorter</i>
Orter i Finland	Orter i Qatar

3. Ingenting hindrar ett av någondera avtalslutande parten utsett flygbolag att bedriva trafik på mellan- och/eller bortomliggande orter, förutsatt att inga kommersiella rättigheter nyttjas mellan sådana orter och den andra avtalslutande partens territorium.

Transport av egen stop-over -trafik på sådana sektorer är dock tillåten.

4. Nyttjande av femte frihets trafikrättigheter skall överenskommas mellan de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter.

Varje flygbolag som utses av den avtalslutande parterna har dock rätt att bedriva trafik på sammanlagt två fritt valda orter (mellan- och/eller bortomliggande) med femte frihets trafikrättigheter. Sådana utvalda orter skall meddelas till den andra avtalslutande partens luftfartsmyndigheter.

De tariffer som tillämpas i femte frihets- trafik av en avtalslutande parts utsedda flygbolag skall vara föremål för den andra avtalslutande partens krav avseende fastställande av tariffer. De utsedda flygbolagen har rätt att bemöta godkända tariffer som tillämpas av något flygbolag mellan samma orter.

5. Vid tillhandahållande eller erbjudande av lufttransporttjänster inom den överenskomna trafiken kan varje flygbolag som utsetts av en avtalslutande part överenskomma om samarbete i fråga om marknadsföringsarrangemang, såsom avtal om inhyrning av kapacitet eller om gemensamt använda linjenummer (code sharing), med

ANNEX

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

<i>Points of origin</i>	<i>Points of destination</i>
Points in Qatar	Points in Finland

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

<i>Points of origin</i>	<i>Points of destination</i>
Points in Finland	Points in Qatar

3. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve intermediate and/or beyond points, provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

However, the carriage of own stop-over traffic on such sectors shall be permitted.

4. The exercise of any 5th freedom traffic rights would have to be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

However, each designated airline of the Contracting Parties may serve a total of two points (intermediate and/or beyond) of its choice with 5th freedom traffic rights. Such choice(s) shall be communicated to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

The tariffs to be charged for 5th freedom traffic by a designated airline of one Contracting Party shall be subject to the requirements of the other Contracting Party regarding establishment of tariffs. The designated airlines have the right to match the approved tariffs of any airline between the same points.

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

a) någondera avtalsslutande partens flygbolag, eller

b) ett tredje lands flygbolag. Om ett sådant tredje land inte bemyndigar eller tillåter liknande arrangemang mellan den andra avtalsslutande partens flygbolag och andra flygbolag i trafiken till, från och via ett sådant tredje land, har de avtalsslutande parterna rätt att låta bli att godkänna sådana arrangemang.

Ovan nämnda bestämmelser förutsätter dock att alla flygbolag delaktiga i sådana arrangemang 1) innehar ifrågavarande linjerättigheter och 2) uppfyller de krav som ställs på sådana arrangemang i fråga om information till kunder och om ansökningsförfaranden.

a) an airline or airlines of either Contracting Party, or

b) an airline or airlines of a third country. Should such third country not authorize 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.

The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate route rights and 2) meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.



Nr 86—87, 3 ark

HUVUDREDAKTÖR JARI LINHALA
OY EDITA AB, HELSINGFORS 1999