مرسوم اتحادي رقم (170) لسنة 2017
بالتصديق على اتفاقية خدمات النقل الجوي بين حكومة الدولة وحكومة مملكة السويد

نحن خليفة بن زايد آل نهيان رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة،

- بعد الاطلاع على الدستور،
- وعلى القانون الاتحادي رقم (4) لسنة 1996، في شأن الهيئة العامة للطيران المدني، وتعديلاته،
- وبناءً على موافقة مجلس الوزراء، وتصديق المجلس الأعلى للاتحاد،

رسمنا بما هو آت:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية خدمات النقل الجوي بين حكومة الدولة وحكومة مملكة السويد، والتي تم التوقيع عليها في مدينة أبوظبي بتاريخ 13 ديسمبر 2016، والمرفق نصوصها.

المادة الثانية

على رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني تنفيذ هذا المرسوم، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

خليفة بن زايد آل نهيان
رئيس دولة الإمارات العربية المتحدة

صدر عنا في قصر الرئاسة بأبوظبي:
بتاريخ: 5 / صفر / 1439 هـ
الموافق: 25 / أكتوبر / 2017م

اتفاقية

خدمات النقل الجوي

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة
و

حكومة مملكة السويد

إن حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة و حكومة مملكة السويد (والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين")؛

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي واتفاقية عبور الخدمات الجوية الدولية اللتين عرضتا للتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر عام 1944، و

رغبة منهما بعقد اتفاقية النقل الجوي تتوافق مع وتكمل المعاهدتين المذكورتين بغية إقامة وتشغيل خدمات جوية بين إقليمهما وما ورائهما؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة 1
التعاريف

1. لأغراض هذه الاتفاقية:

أ. **"المعاهدة"** تعني معاهدة الطيران الدولي التي فتحت للتوقيع في مدينة شيكاغو في السابع من ديسمبر علم 1944، و يشمل ذلك أي ملحق اعتمد بموجب المادة 90 من تلك المعاهدة و أي تعديل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين 90 و 94 منها طالما إن هذا الملحق أو التعديل قد أصبح ساري المفعول بالنسبة لكلا الإطراف المتعاقدة؛

ب. **"سلطات الطيران"** تعني، فيما يخص حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة، الهيئة العامة للطيران المدني؛ وفيما يخص مملكة السويد فهي تعني وكالة النقل السويدية؛ ولأي منهما تعني أي شخص أو هيئة مخولة بأداء أي وظيفة تتعلق بها هذه الاتفاقية؛

ج. **"مؤسسات النقل الجوي المعينة"** تعني مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها وتخويلها وفقاً للمادة 3 من هذه الاتفاقية؛

ه. **"إقليم"** و **"خط جوي"** و **"خط جوي دولي"** و**"مؤسسة نقل جوي"** و **"الهبوط لأغراض غير تجارية"** تكون لها نفس المعاني المحددة في المادة 2 و المادة 96 من المعاهدة؛

و. **"الاتفاقية"** تعنى هذه الاتفاقية و ملاحقها و أي تعديل لها؛

ز. **"الملحق"** يعنى أى ملحق لهذه الاتفاقية أو كما هو معدل وفقاً لأحكام الفقرة 2 من المادة 18 من هذه الاتفاقية. تشكل الملاحق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية و أي إشارة للاتفاقية تشمل الملاحق إلا إذا تم الاتفاق خلاف ذلك؛

ح. **"التعرفة"** تعني الأسعار التي يتم تقاضيها لقاء نقل الركاب أو الأمتعة أو الشحن والشروط التي تطبق هذه الأسعار بموجبها و يشمل ذلك الأسعار و شروط الخدمات التى تقدمها مؤسسة النقل الجوي المتصلة بالنقل الجوي و يشمل ذلك تعويضات و شروط الوكلاء باستثناء التعويضات وشروط نقل البريد؛

ط. **"رسوم الاستخدام"** تعني الرسوم التي تفرض على مؤسسات النقل الجوي بواسطة الجهات المخولة أو يسمح بفرضها مقابل استخدام تسهيلات أو ممتلكات المطار وتسهيلات الملاحة الجوية وتشمل التسهيلات العبور والخدمات المشابهة للطائرات و طواقمها و الركاب و الشحن.

2. الإشارة إلى الناقلات الجوية للسويد يفهم منها الإشارة إلى الناقلات الجوية المعينة من قبل السويد.

المادة 2
حقوق النقل

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يختص بالخدمات الجوية العالمية التى تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعين بواسطة الطرف المتعاقد الآخر:

أ. حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛
ب. الحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية؛
ج. حق الهبوط فى الإقليم المذكور فى نقاط محددة فى الملحق لهذه الاتفاقية لتحميل وإنزال حركة جوية للركاب و الشحن و البريد كل على حده أو مجتمعين.

2- ليس في الفقرة (1) من هذه المادة ما يخول أي مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع، نظير أجر أو تعويض من نقطة ضمن إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف.

3- تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين غير تلك المعينة بموجب المادة 3 بالحقوق المحددة فى الفقرتين 1 (أ) و(ب) من هذه المادة.

المادة 3
تعيين وترخيص الناقلات الجوية

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة للطرف المتعاقد الآخر مؤسسة جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخطوط المحددة فى الملحق و أن تسحب أو تغير هذا التعيين.

2- عند استلام كتاب التعيين، وبناء على طلب تقدمه مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة لتصريح التشغيل و الأذونات الفنية، يقوم كل طرف متعاقد و بدون تأخير بمنح تصاريح التشغيل و الأذونات بأقل تأخير بشرط:

أ. في حالة ناقل جوي معين بواسطة السويد:

i. تم تأسيس الناقل الجوي داخل إقليم مملكة الدنمارك أو السويد وفقاً لمعاهدة الإتحاد الأوروبي أو في مملكة النرويج بموجب قانون النرويج ولديه رخصة تشغيل صادرة من دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو مملكة النرويج وفقاً لقوانين الإتحاد الأوروبي أو قوانين النرويج؛ و

ii. تمارس وتحتفظ الدولة العضو فى الإتحاد الأوروبي المسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الرقابة الفعلية على الناقل المعني أو النرويج ويتم تحديد سلطة الطيران المعنية بوضوح في كتاب التعيين؛ و

iii. مكان العمل الرئيسي للناقل الجوي المعني داخل إقليم الدولة العضو فى الإتحاد الأوروبي التي أصدرت رخصة المشغل الجوي أو النرويج؛ و

iv. الناقل الجوي مملوك إما مباشرة أو عن طريق أغلبية الملكية و مسيطر عليه فعلياً بواسطة دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي و/أو مواطني دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي و/أو دول أخرى مذكورة في الملحق II أو مواطني تلك الدول؛ و

ب. في حالة ناقل جوي معين بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة:

i. تم تأسيس الناقل الجوي في دولة الإمارات العربية المتحدة وتم الترخيص له بالتشغيل وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ و

ii. تمارس وتحتفظ دولة الإمارات العربية المتحدة بسلطة الرقابة الفعلية على الناقل الجوي المعني.

3- يجوز لسلطة الطيران في أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة نقل جوي معينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنه تتوفر لديها مؤهلات الالتزام بالقوانين واللوائح المطبقة بصورة معقولة وعادية على تشغيل الخدمات الجوية العالمية بواسطة تلك السلطات وفقاً لإحكام المعاهدة.

4- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت من تشغيل الخطوط الموضحة في الملحق بشرط أن تلتزم تلك المؤسسة بكل أحكام هذه الاتفاقية.

المادة 4
إلغاء و تعليق تراخيص التشغيل
وفرض الشروط

1) يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين أن يرفض أو يلغي أو يعلق أو يحد من تراخيص التشغيل أو الرخص الفنية الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الحالات التالية:

أ. في حالة الناقلة الجوية المعينة من قبل السويد:

i. الناقل الجوي غير مؤسس في إقليم مملكة الدنمارك أو السويد بموجب اتفاقية تأسيس الإتحاد الأوروبي أو في مملكة النرويج بموجب قوانين النرويج أو لا يملك رخصة تشغيل صادرة من دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج بموجب قوانين الإتحاد الأوروبي أو قوانين النرويج؛ أو

ii. الإشراف القانوني الفعلي لا تمارسه أو تحتفظ به الدولة العضو فى الإتحاد الأوروبي المسئولة عن إصدار شهادة المشغل أو النرويج أو إن سلطة الطيران غير موضحة في كتاب التعيين؛ أو

iii. مكان العمل الرئيسي للناقل الجوي ليس فى إقليم الدولة العضو فى الإتحاد الأوروبي التي أصدرت رخصة التشغيل أو فى النرويج؛ أو

iv. الناقل الجوي غير مملوك إما مباشرة أو عن طريق أغلبية الملكية أو غير مسيطر عليه فعلياً بواسطة دولة عضو و/أو مواطني دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي و/أو دول أخرى مذكورة في الملحق II و/أو مواطني تلك الدول؛ أو

v. يحمل الناقل الجوي شهادة مشغل جوي صادرة من دولة أخرى عضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج ويمكن إثبات أنه بممارسة حقوق النقل المنصوص عليها في هذه الاتفاقية على طريق

يحوى نقطة في إقليم تلك الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج و يشتمل على تشغيل خدمة يتم تسويقها أو تشمل خدمة عابرة يمكن إن تشكل التفافاً على القيود المفروضة على حقوق نقل تنص عليها اتفاقية نقل جوي ثنائي بين دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة العضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج؛ أو

vi. يحمل الناقل الجوي رخصة مشغل جوي صادرة من دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج و لا توجد اتفاقية نقل جوي ثنائي بين تلك الدولة العضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج و دولة الإمارات العربية المتحدة و يمكن إثبات إن حقوق النقل الجوي المطلوبة لمزاولة الخدمة المقترحة غير متوفرة بالمثل للناقلة/الناقلات الجوية لدولة الإمارات العربية المتحدة؛

vii. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بقوانين و لوائح الطرف المتعاقد الذي منح هذا التصريح أو الحقوق؛

viii. في حالة فشل الناقلة الجوية في التشغيل وفقاً للشروط الموضحة في هذه الاتفاقية.

ب. في حالة الناقلة الجوية المعينة من قبل دولة الإمارات العربية المتحدة:

i. الناقل الجوي غير مؤسس في دولة الإمارات العربية المتحدة أو غير مرخص وفقاً للقوانين المطبقة في دولة الإمارات العربية المتحدة؛ أو

ii. لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة أو تحتفظ بحق الرقابة الفعلية على الناقل الجوي؛ أو

iii. الناقل الجوي مملوك بأغلبيته و مسيطر عليه فعلياً بمواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة و يمكن إثبات انه بممارسة حقوق نقل بموجب هذه الاتفاقية على خط يحوى نقطة داخل إقليم تلك الدولة و يشمل تشغيل خدمة يمكن تسويقها أو تشكل خدمة عابرة مما يشكل التفافاً حول القيود المفروضة على ممارسة حقوق النقل بموجب اتفاقية نقل ثنائي بين دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج و تلك الدولة؛ أو

iv. الناقل الجوي مملوك بأغلبيته و مسيطر عليه فعلياً بمواطني دولة غير دولة الإمارات العربية المتحدة و ليس هناك اتفاقية نقل ثنائي بين دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج و تلك الدولة و يمكن إثبات إن حقوق النقل الجوي المطلوبة لمزاولة الخدمة المطلوبة غير متوفرة بالمثل للناقلة/للناقلات الجوية المعينة من قبل دولة عضو فى الإتحاد الأوروبي أو النرويج.

v. في حال فشل تلك المؤسسة في الالتزام بقوانين و لوائح الطرف المتعاقد الذي منح هذا التصريح أو الحقوق؛

vi. في حالة فشل الناقلة الجوية في التشغيل وفقاً للشروط الموضحة في هذه الاتفاقية.

أثناء ممارستها للحقوق المنصوص عليها في هذه الفقرة و دون المساس بحقوقها تحت الفقرات 1 (أ) (v) و (iv) من هذه المادة، لا تمارس دولة الإمارات العربية المتحدة أي تفرقة بين ناقلات الإتحاد الأوروبي أو النرويج على أساس الجنسية.

2) ما لم يكن العمل الفوري من إلغاء أو تعليق أو فرض الشـــروط ضـــرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح المشار إليها أعلاه، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

تجرى هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لمثل هذا الطلب كتابة.

المادة 5
استخدام المطارات و التسهيلات

1- لا يفرض أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر رسوم استخدام أعلى من تلك التى يفرضها على مؤسساته التى تشغل بين اقليمى الطرفين المتعاقدين.

يجب أن تستند رسوم تسهيلات الملاحة الجوية على الحركة الجوية لمؤداه بواسطة ناقلة جوية مرخصة بواسطة احد الطرفين المتعاقدين على تكلفة الخدمة المقدمة للناقلة المعنية و أن تفرض تلك الرسوم على أساس الموجهات الصادرة من المنظمة الدولية للطيران المدنى (الايكاو).

2- أثناء تشغيلها للخدمات المتفق عليها، تطبق رسوم بشروط متساوية مقابل الاستعمال بواسطة الناقلات التابعة للطرفين المتعاقدين للمطارات و التسهيلات الأخرى تحت إدارتها.

3- على كل طرف متعاقد أن يشجع على إجراء المشاورات بين الجهات المسئولة عن الرسوم في إقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي المعينة التي تستخدم التسهيلات والخدمات. ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي المعينة مسبقاً وبوقت معقول، إن أمكن، بأية مقترحات لتغيير الرسوم المشار إليها في هذه المادة مع المعلومات والبيانات المساعدة الأخرى لتمكينها من التعبير عن وجهة نظرها وأخذ آرائها بعين الاعتبار قبل إجراء أية تغييرات على هذه الرسوم.

المادة 6
الرسوم الجمركية

1- تعفي الطائرات المستخدمة فى خدمات جوية عالمية بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أى من الطرفين المتعاقدين بالإضافة إلى تجهيزاتها المعتادة، و وقودها و زيوتها وخزين الطائرة (و يشمل المواد الغذائية والمشروبات والتبغ) على متن الطائرات، من قيود الاستيراد، الرسوم الجمركية، رسوم التفتيش و الرسوم الأخرى المباشرة و غير المباشرة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تبقى هذه المعدات و المؤن و خزين الطائرة على متن الطائرة إلى أن يتم إعادة تصديرها.

2- باستثناء الرسوم المؤسسة على تكلفة الخدمة المقدمة، تعفى أيضا المواد التالية من الرسوم و الضرائب المشار إليها فى الفقرة 1 من هذه المادة:

أ. خزين الطائرة إذا أدخلت فى أو تم التزود بها فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر و أدخلت فى الطائرة، فى حدود معقولة للاستعمال على متن الطائرة المستخدمة فى خدمات جوية عالمية لمؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر؛

ب. قطع الغيار بما في ذلك المحركات التى يتم إدخالها فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر لصيانة و إصلاح طائرة مستخدمة فى خدمات جوية عالمية لمؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر؛ و

ج. الوقود و الزيوت و المؤن الفنية القابلة للاستهلاك إذا أدخلت أو تم التزود بها فى إقليم طرف متعاقد لاستعمالها فى طائرة مستخدمة فى خدمات جوية عالمية لمؤسسة نقل جوي معينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر حتى و إن كانت هذه المواد ستستخدم خلال جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف الذي تم فيه التزود بتلك المواد فيه.

3- المواد المشار إليها فى الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة قد يطلب وضعها تحت إشراف السلطات المعنية.

4- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو (مؤسسات) نقل جوي أخرى لاقتراض أو تحويل ملكية التجهيزات المعتادة أو الأشياء الأخرى المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة، بشرط أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاءات من الطرف المتعاقد الآخر.

5- ليس فى هذه المادة ما يمنع السويد من فرض، على أساس غير تمييزي، ضرائب أو فرائض أو رسوم على الوقود الذي تزود به فى اقليمها مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة دولة الإمارات العربية المتحدة التى تشغل بين نقاط فى إقليم السويد لنقاط أخرى داخل إقليم السويد أو إقليم دولة أخرى عضو فى الإتحاد الأوروبي. فى هذه الحالة، تحتفظ الإمارات العربية المتحدة بحق المعاملة بالمثل دون تمييز و فرض ضرائب أو فرائض أو رسوم على الوقود المزود به فى اقليمها.

المادة 7
تخزين المعدات المحمولة جواً و المؤن

يجوز تفريغ المعدات المعتادة المحمولة جواً والمواد واللوازم والمخازن التي يحتفظ بها عادة على متن الطائرة المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد الحصول على موافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف الآخر. وفي هذه الحالة، توضع هذه التجهيزات والأشياء تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف بها بطريقة أخرى وفقاً للإجراءات الجمركية

المادة 8
لوائح و إجراءات الدخول

1- الركاب العابرون لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين يخضعون لإجراءات جمركية و إجراءات هجرة مبسطة. يعفى العفش و الشحن الهابر من الرسوم الجمركية و الضرائب المماثلة.

2- القوانين و اللوائح لأحد الطرفين المتعاقدين و المتعلقة بالدخول و إجراءات التخليص و العبور و الهجرة و الجوازات و الجمارك و الحجر الصحي تلتزم بها الناقلات المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر و بواسطة و بالنيابة عن الركاب و الطواقم و العفش و البريد أثناء عبورها و دخولها و مغادرة و أثناء تواجدها في إقليم ذلك الطرف الآخر.

3- لا يمنح أي من الطرفين المتعاقدين أفضلية لناقلاته على الناقلات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند تطبيق القوانين و اللوائح المحددة فى هذه المادة.

المادة 9
توفير السعة

1- تكون هناك فرص عادلة و متساوية لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين بحرية التنافس في توفير الخدمات الجوية العالمية التى تشملها هذه الاتفاقية.

2- يبذل كل طرف متعاقد كل ما فى وسعه من إجراءات مناسبة لإزالة كل أنواع التمييز أو ممارسات المنافسة غير العادلة التى يمكن لن تؤثر سلباً على الوضع التنافسي للناقلات الجوية المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر.

3- لا تفرض أي قيود على السعة ولا على عدد الرحلات أو الطرازان التى تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرفين المتعاقدين في أي نوع من الخدمة (ركاب، بضائع، معاً أو بشكل منفصل). ويسمح لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة تحديد عدد رحلاتها والسعة التى تعرضها.

4- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين القيام من جانب واحد بتقييد حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو طراز لطائرات المشغلة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا بما تقتضيه المتطلبات الجمركية أو الفنية أو التشغيلية أو البيئية بموجب شروط موحدة تتفق مع المادة 15 من معاهدة شيكاغو.

المادة 10
التعرفات

1- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة بتحديد التعرفات التي يتقاضها بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يطالب أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعرفات التي يتقاضونها أو يعتزمون تقاضيها.

2- يجوز لسلطات الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين أن تطلب في أي وقت تسجيل التعرفة التي تريد تقاضيها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين من وإلى إقليمه أو المغادرة منه مسبقاً. ويجوز طلب تقديم التعرفة المقترحة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة أو بالنيابة عنها إلى سلطات الطيران المدني وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بثلاثين (30) يوماً على الأقل. وفي حالات منفردة، يمكن السماح بالتسجيل خلال مهلة أقصر من المهلة المطلوبة عادة. وفي حال سماح أحد الطرفين المتعاقدين لمؤسسة النقل الجوي المعنية باعتماد التعرفة خلال مهلة

أقصـــر، تدخل التعرفات حيز التنفيذ في التاريخ المقترح على الرحلات المنطلقة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

3- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين، باســـتثناء ما تنص عليه خلافا لذلك في هذه المادة، اتخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء أو اســـتمرارية التعرفات المقترح تقاضـــيها أو التي تتقاضـــها مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي.

4- يجوز للطرفين المتعاقدين التدخل ويكون ذلك مقتصرا على:

أ. منع التعرفة التي تعتبر تطبيقها ســـلوكاً غير قابل للمنافســـة والتي تكون لها ويحتمل أو يقصد منها أن تسبب ضررا للطرف المتنافس الآخر أو استبعاد هذا الطرف المنافس من الخط الجوي؛
ب. حماية المســتهلكين من الأسـعار المرتفعة غير المعقولة أو المقيدة بسـبب سـوء اسـتغلال الوضع المسيطر؛ و
ج. حماية مؤسسات النقل الجوي المعينة من الأسعار المنخفضة المصطنعة.

5- عندما يعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن التعرفة التي اقترحتها وقدمتها لها مؤسســة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي غير منســجمة مع ما تنص عليه الفقرة (4) من هذه المادة، جاز لها أن تطلب إجراء مشـــاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطارها بأسباب عدم رضاه في أسرع وقت ممكن. تجرى هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 30 يوماً بعد اســـتلام الطلب، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون في توفير المعلومات الضـــرورية لاتخاذ الحلول المعقولة حول الموضـوع. إذا توصـل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاقية في ما يخص التعرفة التي صدر بشأنها إشعار أو تم إعطاء إشعار بعدم الرضي، يبذل كل طرف متعاقد أقصى جهده لوضـع هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. وتظل التعرفة التي كانت قائمة سـارية المفعول، إذا لم يكن هناك اتفاق بين الطرفين على خلاف ذلك .

6- التعرفات التى تتقاضـاها مؤسـسـات النقل الجوي المعينة بواسـطة دولة الإمارات العربية المتحدة للنقل داخل الإتحاد الأوروبي كلية تخضع لقوانين الإتحاد الأوروبي.

المادة 11
تحويل الإيرادات

1- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصـــروفات الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال بيع منتجات وخدمات النقل الجوي وما يتصل بها إضافة إلى الفوائد التجارية المتحصلة على هذه الإيرادات (و يشـــمل ذلك الأرباح على الإيداعات فى انتظار التحويل). وتتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتحويل طبقا للوائح الصـــرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تم تحقيق تلك الإيرادات في إقليمه. ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية و إذا لم تكن هناك أسعار صرف رسمية، تتم التحويلات على أساس أسعار الصرف الجارية على التحويلات التجارية.

2- إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويل فائض الإيرادات على المصروفات بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة بواســـطة الطرف المتعاقد الآخر، يجوز للطرف الآخر فرض قيود مماثلة على أساس المعاملة بالمثل على مؤسسات النقل الجوي المعينة بواسطة الطرف الأول.

3- في حال وجود اتفاقية خاصة بين الطرفين المتعاقدين لتجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاقية خاصة تحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، يتم تطبيق هذه الاتفاقية.

المادة 12
تمثيل مؤسسات النقل الجوي

1- يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر و على أساس المعاملة بالمثل أن تحتفظ في إقليمه بممثلين، و يشمل ذلك مكاتب، موظفي ومندوبي جهازها الإداري والتجاري والتشغيلي والفني وجهاز المبيعات من أي جنسية كانت، اللازمين لمتطلبات الناقلة الجوية المعنية. يخضع هذا التصريح للقوانين و اللوائح المتعلقة بالدخول و الإقامة و العمل الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر.

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم مباشرة أو عن طريق وكلاء، بحسب ما تراه مناسبا، في بيع خدمات النقل الجوي والمنتجات والتسهيلات الملحقة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ولتحقيق هذا الغرض، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة بحق استخدام وثائق النقل الخاصة بها. لا يقيد أى من الطرفين المتعاقدين تقييد حق مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر فى أن يبيع، و حق أى شخص أن يشترى هذه الخدمات بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل الحر.كما لا يحق لأي طرف متعاقد تقييد حق أي مؤسسة نقل جوي معينة أن تكون مصروفاتها المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر.

3- تتم كافة الأعمال المذكورة في هذه المادة وفقاً لقوانين ولوائح الدخول و الإقامة و الاستخدام النافذة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 13
الموافقة على جداول الرحلات

1- تقدم مؤسسات النقل الجوي المعينة لدى كل طرف متعاقد إلى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر برامج رحلات للخطوط المتوقعة للموافقة عليها قبل ثلاثين (30) يوماً من افتتاح الخط الجوي. والذي يشتمل على عدد الرحلات ونوع الطائرة ومواعيد الهبوط والإقلاع.

2- تطبق هذه الإجراءات بالمثل على أية تعديلات تطرأ علي برامج الرحلات.

المادة 14
سلامة الطيران

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر في أي منطقة تخص طاقم الطائرة والطائرة نفسها أو تشغيلها. ويجب أن تعقد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشـــاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم بالمحافظة على معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات وتطبيقها بشكل فعال بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير التي قد يتم تحديدها بمقتضى المعاهدة، يجب على الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حال فشل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراء المناسب في خلال (15) خمسة عشر يوماً، أو أي مدة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك سوف يكون سبباً لتطبيق المادة 4 من هذه الاتفاقية.

3- دون المساس بالالتزامات التي تفرضها المادة 33 من المعاهدة، تم الاتفاق على أن أي طائرة تشغلها إحدى مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لأداء خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر يمكن، أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للفحص من قبل مندوبين مخولين من الطرف المتعاقد الآخر، من داخل الطائرة ومن خارجها للتحقق من صحة وثائق الطائرة ووثائق طواقمها والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها (ويسمى هذا الفحص في هذه المادة باسم "تفتيش عاجل")، شريطة ألا يؤدي هذا الأمر إلى تأخير غير معقول.

4- إذا قاد هذا التفتيش أو سلسلة من التفتيشات إلى تشكل:

أ- مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو تشغيل إحدى الطائرات لا تطابق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛ أو

ب- مخاوف جدية من وجود قصور في الصيانة والتطبيق الفعال لمعايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة؛

تكون للطرف المتعاقد الذي قام بإجراء التفتيش، تحقيقاً لأغراض المادة 33 من المعاهدة، حرية الاستنتاج بأن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طواقمها، أو المتطلبات التي تشغل بموجبها تلك الطائرة، لا تساوي أو تزيد عن الحد الأدنى من المعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

5- في حال رفض أحد ممثلي مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش عاجل لطائرة تشغلها تلك المؤسسة وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يجوز لكل طرف متعاقد الاحتفاظ بحق إيقاف أو تعديل تخويل التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال قيام الطرف المتعاقد الأول إلى الاستنتاج، سواء نتيجة تفتيش عاجل واحد أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بإجراء تفتيش عاجل أو التشاور أو بطريقة أخرى، بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب وقف أي إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرات (2) أو (6) من هذه المادة في حال الأسس التي قام عليها هذا الإجراء لم تعد توجد.

8- في حالة تعيين السويد لشركة طيران تكون الرقابة القانونية عليها ممارسة بواسطة دولة أخرى عضو في الإتحاد الأوروبي أو النرويج، ينطبق حق دولة الإمارات العربية المتحدة بموجب مادة السلامة من هذه الاتفاقية كما هو فيما يختص باعتماد، أو ممارسة أو المحافظة على معايير السلامة بواسطة عضو الإتحاد الأوروبي الآخر أو النرويج و فيما يختص بإذن التشغيل لشركة الطيران تلك.

المادة 15
أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل الغير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. دون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر عام 1963، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر عام 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، وبروتوكول مكافحة أعمال العنف الغير المشروع في المطارات الموفرة لخدمات الطيران المدني الدولي، المتمم لمعاهدة مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المبرمة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر عام 1971، والموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير عام 1988، وأي اتفاقية أخرى تنظم أمن الطيران المدني تصبح ملزمة لكلا الطرفين.

2- يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الأخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى الغير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وملاحيها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر ذي صلة لأمن الطيران المدني.

3- يجب على الطرفين المتعاقدين، في علاقتهما المتبادلة، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق للمعاهدة إلى الحد الذي تنطبق به هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين. يجب على الطرفين المتعاقدين أن يطلبا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقا لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يمكن أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر، للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه. على كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل. كذلك على كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

5- في حالة حدوث حادث أو تهديد بحدوث استيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بأسرع ما يمكن وبأمان.

المادة 16
النقل بالوسائط المتعددة

1- دون المساس بأي أحكام في هذه الاتفاقية، يسمح للناقلات الوطنية المعينة و مقدمي خدمات الشحن الجوي للطرفين المتعاقدين و بدون أى قيود أثناء تقديم خدمات النقل الجوي العالمي استخدام الترحيل البري للشحن الجوي من و إلى نقاط في اقليمى الطرفين المتعاقدين أو إطراف ثالثة بما في ذلك الترحيل من و إلى مطارات بها تسهيلات جمركية و يشمل ذلك الحق في ترحيل الشحن داخل الحظيرة الجمركية وفقاً للقوانين و اللوائح السارية المفعول متى ما كان ذلك منطبقاً. مثل ذلك الشحن الجوي سواء كان عن طريق الجو أو البر توفر له الخدمات الجمركية و المناولة. يجوز للناقلات الوطنية المعينة توفير خدمات النقل البري بنفسها أو عن طريق ترتيبات مع ناقل بري و يشمل ذلك ناقل بري تستخدمه شركة نقل جوي أخرى أو مقدمين غير مباشرين لنقل الشحن الجوي و يمكن عرض خدمتي النقل الجوي و النقل البري بسعر واحد للخدمتين بشرط ألا يضلل الشاحنون فيما يختص بالحقائق المتعلقة بهذا النوع من الترحيل.

2- فيما يتعلق بخدمات النقل الجوي العالمي، يسمح للناقلات المعينة من قبل الطرفين تقديم خدمات للركاب عن طريق ترتيبات مع مقدمي خدمات النقل البري المصرح لهم بتقديم خدمات النقل البري من و إلى أى نقاط في إقليم الطرف المتعاقد و لا يخضع مقدمي خدمات النقل البري لقوانين و لوائح النقل الجوي لمجرد أن هذا النوع من النقل قد تم عرضه بواسطة مؤسسة نقل جوي تحت اسمها. يجوز تقديم خدمات النقل بالوسائط المتعددة بسعر واحد شامل لخدمات النقل الجوي و البري بشرط ألا يضلل الركاب حول الحقائق المتعلقة بهذا النقل. لمقدمي خدمات النقل البري حرية الدخول في ترتيبات التعاون المذكورة أعلاه. عند اتخاذ قرار الترتيبات يراعى مقدمو خدمات النقل البري ضمن أمور أخرى مصالح المستهلكين و القيود الفنية و الاقتصادية و السعة.

3- تجرى كل الأنشطة المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين و اللوائح السارية المفعول فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 17
المشاورات

تقوم أي من الطرفين المتعاقدين و في أي وقت بطلب التشاور لتنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية. وفقاً لأحكام المواد 4 و 14 و 15 تبدأ هذه المشاورات و التى يمكن أن تكون بين سلطات الطيران خلال 60 يوماً من تاريخ استلام طلب مكتوب بواسطة الطرف المتعاقد الآخر ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان خلاف ذلك.

المادة 18
التعديلات

1- أي تعديل لهذه الاتفاقية يتم الاتفاق حوله بواسطة الطرفين المتعاقدين يدخل حيز التنفيذ بعد الموافقة عليه وفقاً للمتطلبات الدستورية للطرفين المتعاقدين و يتم تأكيده عبر القنوات الدبلوماسية.

2- التعديلات على ملاحق هذه الاتفاقية يتم إجراؤها بالاتفاق المباشر بين سلطات الطيران المختصة لدى الطرفين المتعاقدين.

3- تعتبر هذه الاتفاقية، بعد إجراء التعديلات اللازمة، معدلة بأحكام أى معاهدة دولية أو أي اتفاقية متعددة الأطراف تصبح ملزمة للطرفين المتعاقدين.

المادة 19
تسوية النزاعات

1. إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، وجب عليهما أولا محاولة تسويته بالتفاوض.

2. إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة تتوسط للفصل فيه.إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان على الوساطة، أو لم يتم التوصل إلى تسوية بالتفاوض، يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكما واحدا و يقوم المحكمان بتعيين محكم ثالث. يقوم كل طرف بتعيين محكم له خلال فترة (60) يوما من تاريخ استلام طلب الإحالة إلى التحكيم من أى من الطرفين المتعاقدين للطرف الأخر عن طريق القنوات الدبلوماسية. ويتم تعيين المحكم الثالث خلال ستين (60) يوما من تاريخ تعيين المحكم الثاني. إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعين محكم خلال الفترة المحددة، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتقدم إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية، ليقوم بإجراء التعيين المطلوب. فى كل الأحوال يجب أن يكون المحكم الثالث مواطن لدولة ثالثة و أن يرأس هيئة التحكيم و أن يحدد مكان التحكيم. إذا قرر الرئيس انه مواطن دولة لا يمكن أن تكون محايدة فى النزاع ، يتولى نائب الرئيس الأقدم الذي لم يستبعد لهذا السبب بإجراء هذا التعيين. تتوصل هيئة التحكيم لقراراتها بأغلبية الأصوات.

3. يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم الذي عينه و تكلفه ممثله فى مداولات هيئة التحكيم. نفقات الرئيس و التكاليف الأخرى للهيئة يتم تحملها بواسطة الطرفين المتعاقدين بالتساوي.

4. يلتزم الطرفان المتعاقدان بأي قرار يصدر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة.

5. فى حالة واستمرار فشل أى من الطرفين المتعاقدين فى الالتزام بأي قرار يصدر بموجب الفقرة 2 من هذه المادة، يجوز للطرف الأخر أن يحد أو يعلق أو يلغى أى حقوق أو امتيازات يكون قد منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد غير الملتزم أو لمؤسسة نقل جوي معينة غير ملتزمة.

المادة 20
تسجيل الاتفاقية

تسجل هذه الاتفاقية و ملاحقها و أى تعديلات لاحقة لها لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى بواسطة الطرفين المتعاقدين.

المادة 21
إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقرار إنهاء هذه الاتفاقية، ويرسل هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة تنهي الاتفاقية خلال اثني عشر (12) شهرا بعد تاريخ استلام الطرف الآخر للإخطار، إلا إذا تم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار.

المادة 22
دخول الاتفاقية حيز التنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في تاريخ التوقيع عليها.

وإثباتاً لذلك فإن المفوضين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل بلده قد وقعا على هذه الاتفاقية.

تم تحريرها في مدينة أبوظبي في هذا اليوم الثالث عشر من شهر ديسمبر عام 2016م.

من نسختين أصليتين باللغة العربية و السويدية و الإنجليزية لكل منها قوة السند الأصلي. في حالة الاختلاف فى التفسير يعتمد النص الإنجليزي.

عن حكومة
دولة الإمارات العربية المتحدة

عن حكومة
مملكة السويد

الملحق I

1. أ) الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط	أي نقاط في السويد	أي نقاط

ب) الطرق المستخدمة من قبل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لمملكة السويد:

من	نقاط متوسطة	إلى	نقاط فيما وراء
أي نقاط في السويد	أي نقاط	أي نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة	أي نقاط

2. ليس هناك ما يمنع مؤسسة نقل جوي معينة لأي من الطرفين المتعاقدين من خدمة إلى نقاط متوسطة و/أو نقاط فيما وراء.

3. ليس هناك ما يمنع مؤسسة نقل جوي معينة لأى من الطرفين المتعاقدين من خدمة إلى نقاط داخل إقليم كل طرف متعاقد بأي ترتيب دون ممارسة حقوق النقل الداخلي.

4. يسمح بنقل الحركة المتوقفة فى أى قطاع.

5. يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة أن تمارس فى أى نوع من الخدمة (ركاب، شحن بشكل منفصل أو مجتمع) حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة عبر النقاط المتوسطة و النقاط فيما وراء دون أى قيود.

6. أ) يجوز لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين إما كمؤسسة مسوقة أو مشغلة أن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية ويشمل ذلك دون الحصر اتفاقيات السعة المغلقة والمشاركة بالرمز مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي من أى جنسية أخرى بحيث تشغل كل من الناقلات المعنية برمز ناقلتين أو أكثر بشرط أن يشغل كل قطاع بواسطة ناقلة لها حقوق لنقل الحركة فى ذلك القطاع.

ب) في حال وجود ترتيبات المشاركة بالرمز، على الناقلات المعنية وفيما يتعلق بكل تذكرة مباعة، التأكد من أن الشاري يعلم تماما أيّ مؤسسة النقل الجوي التي تقوم بالنقل الفعلي بين كل قطاع من قطاعات الرحلة المعنية والمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي هي طرف العلاقة التعاقدية مع الشاري.

ج) يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين عرض خدمات جوية بالرمز المشترك بين أي نقاط داخل إقليم الطرف الآخر بشرط أن تسير تلك الخدمات بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر كجزء من خدمة عالمية.

الملحق II

جدول بأسماء الدول الأخرى المشار إليها في المادة 3 من هذه الاتفاقية

أ. جمهورية أيسلندا (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)؛
ب. إمارة ليخشنستاين (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)؛
ج. مملكة النرويج (تحت مظلة اتفاقية المنطقة الأوروبية الاقتصادية)؛
ه. الإتحاد السويسري (تحت مظلة اتفاقية النقل الجوي بين الإتحاد الأوروبي والإتحاد السويسري).

Air Services Agreement

between

the Government of the

United Arab Emirates

and

the Government of the

Kingdom of Sweden

The Government of the United Arab Emirates and the Government of the Kingdom of Sweden, hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

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

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

1. For the purpose of this Agreement:

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

(b) "Aeronautical Authorities" means, in the case of the Kingdom of Sweden, the Swedish Transport Agency; and in the case of the United Arab Emirates the General Civil Aviation Authority; or in either case any person or body authorized to perform any particular function to which this Agreement relates;

(c) "Designated Airline", means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;

(d) "Territory", "Air service", "International air service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Articles 2 and 96 of the Convention;

(e) "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;

(f) "Annex" means any Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement. The Annexes form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement include the Annexes unless otherwise stated;

(g) "Tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and baggage, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

(h) "User charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.

2. References in this Agreement to airlines of Sweden shall be understood as referring to airlines designated by Sweden.

Article 2
Traffic Rights

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

(a) to fly across its Territory without landing,

(b) to make stops in its Territory for non-traffic purposes,

(c) to make stops in the said Territory at the points specified in the Annexes to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging in international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a Designated Airline of one Contracting Party the right of taking on board, in the Territory of the other Contracting Party, passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the Territory of that Contracting Party.

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

Article 3
Designation and Authorization of Airlines

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

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated air carrier(s), in form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, each Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

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

(i) the air carrier is established in Territory of the Kingdom of Denmark or Sweden under the EU Treaties or in the Kingdom of Norway under Norwegian law and has a valid Operating Licence granted by an EU Member State or Norway in accordance with European Union law or Norwegian Law; and

(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or Norway and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified in the designation; and

(iii) the air carrier has its principal place of business in the Territory of the EU Member State from which it has received the valid Operating licence or Norway; and

(iv) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and is effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States, and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states; and

(b) in the case of an air carrier designated by the United Arab Emirates:

(i) the air carrier is established in the Territory of the United Arab Emirates and is licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; and

(ii) the United Arab Emirates have and maintain effective regulatory control of the air carrier.

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

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

Article 4

Revocation of Authorization, Suspension of Traffic Rights, and Imposition of Conditions

1. Either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an air carrier designated by the other Contracting Party where:

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

      (i) the air carrier is not established in the Territory of the Kingdom of Denmark or Sweden under the EU Treaties or in the Kingdom of Norway under Norwegian law or does not have a valid Operating Licence granted by an EU Member State or Norway in accordance with European Union law or Norwegian Law; or

      (ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or Norway, or the relevant Aeronautical Authority is not clearly identified in the designation; or

      (iii) the air carrier does not have its principal place of business in the Territory of the EU Member State from which it has received its Operating Licence or Norway; or

      (iv) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by EU Member States and/or nationals of EU Member States and/or by other states listed in Annex II and/or nationals of such other states; or

      (v) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by another EU Member State or Norway and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other EU Member State or Norway, including the operation of a service which is marketed as or

otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that other EU Member State or Norway; or

(vi) the air carrier holds an Air Operator's Certificate issued by a EU Member State or Norway and there is no bilateral air services agreement between the United Arab Emirates and that EU Member State or Norway, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the air carrier(s) designated by the United Arab Emirates;

(vii) the air carrier fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting this authorization or these rights;

(viii) the air carrier otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(b) in the case of an air carrier designated by the United Arab Emirates:

(i) the air carrier is not established in the Territory of the United Arab Emirates or is not licensed in accordance with the applicable law of the United Arab Emirates; or

(ii) the United Arab Emirates do not have or do not maintain effective regulatory control of the air carrier; or

(iii) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and it can be demonstrated that by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other state, including the operation of a service which is marketed as or otherwise constitutes a through service, it would in effect be circumventing restrictions on

traffic rights imposed by a bilateral air services agreement between an EU Member State or Norway and that other state; or

(iv) the air carrier is majority owned and controlled by nationals of a state other than the United Arab Emirates and there is no bilateral air services agreement between an EU Member State or Norway and that other state, and it can be demonstrated that the necessary traffic rights to conduct the proposed operation are not reciprocally available to the air carrier(s) designated by the EU Member State concerned or Norway.

(v) the air carrier fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting this authorization or these rights;

(vi) the air carrier otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

In exercising its right under this paragraph, and without prejudice to its rights under paragraphs 1 (a) (v) and (vi) of this Article, the United Arab Emirates shall not discriminate between EU or Norwegian air carriers on the grounds of nationality.

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

Such consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5

Utilization of Airports and Facilities

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

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

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

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

Article 6

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by a Designated Airline of either Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all import restrictions, customs duties, inspection fees and other duties or direct or indirect taxes on arriving in the Territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

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

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

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

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the Territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a Designated Airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the Territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

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

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

5. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent Sweden from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its Territory for use in an aircraft of a designated air carrier of the United Arab Emirates that operates between a point in the Territory of Sweden and another point in the

Territory of Sweden or in the Territory of another EU Member State or Norway. In such case, the United Arab Emirates would have a similar right to reciprocate without discrimination the imposition of similar taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in their Territory.

Article 7
Storage of Airborne Equipment
and Supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the Territory of the other Contracting Party only with the approval of its customs authorities. Such items may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 8
Entry Clearance Regulations

1. Passengers in transit across the Territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the Designated Airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of passengers, crew, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the Territory of such a Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the Designated Airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

Article 9

Capacity Provisions

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

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers.

4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated air-lines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

Article 10

Tariffs

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.

2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such

filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the Territory of that Contracting Party.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.

4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

   (a) prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive behaviour which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;

   (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and

   (c) protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.

5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect, but if no agreement is reached, the tariff in question shall go into or shall continue in effect.

6. The tariffs to be charged by the air carrier(s) designated by the UAE for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union law.

Article 11

Transfer of Funds

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.

3. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

Article 12

Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to a Designated Airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its Territory representatives including office, administrative, commercial and technical personnel of any nationality as may be necessary for the requirements of the Designated Airline concerned. Such permission shall be in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the concerned Contracting Party.

2. The Designated Airlines of a Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation and other ancillary products in the Territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. For this purpose, the Designated Airlines shall have the rights to use their own transportation documents. A Contracting Party shall not restrict the right of the Designated Airlines of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of a Designated Airline of the other Contracting Party to pay in local or in any freely convertible currency its locally incurred costs.

3. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

Article 13

Approval of Flight Schedules

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

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

Article 14

Aviation Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least

equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

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

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
   a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or
   b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

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

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

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

8. Where Sweden has designated an air carrier whose regulatory control is exercised and maintained by another EU Member State or Norway, the rights of the United Arab Emirates under the safety provisions of this Agreement shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other EU Member State or Norway and in respect of the operating authorisation of that air carrier.

Article 15

Aviation Security

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

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

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

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article 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, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 16

Intermodal Transportation

1. Notwithstanding any other provision of this Agreement, Designated Airlines and indirect providers of air cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without

restriction, to employ any surface transportation for air cargo to or from points in the territories of the Contracting Parties or in third countries including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport air cargo in bond under applicable laws and regulations. Such air cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs and processing facilities. The Designated Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of air cargo transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

2. In connection with international air transportation, Designated Airlines of each Contracting Party shall be permitted to hold out passenger services under their own name, through cooperative arrangements with surface transportation providers holding the appropriate authority to provide such surface transportation to and from any points in the territories of the Contracting Parties and beyond. Surface transportation providers shall not be subject to the laws and regulations governing air transportation on the sole basis that such surface transportation is held out by an airline under its own name. Such intermodal services may be offered at a single through price for the air and surface transportation combined, provided that passengers are not misled as to the facts concerning such transportation. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into the cooperative arrangements referred to above. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interest and technical, economic, space or capacity constraints.

3. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the Territory of the other Contracting Party.

Article 17

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or amendment to this Agreement or compliance with the Agreement. Subject to Articles 4, 14 and 15, such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18

Amendments

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

2. Amendments to the Annexes to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

3. This Agreement shall, subject to the necessary changes, be deemed to have been amended by those provisions of any international convention or multilateral agreement which becomes binding on both Contracting Parties.

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 endeavour to settle it by negotiation.

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

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the president and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.

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

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a Designated Airline in default.

Article 20

Registration

This Agreement, its Annexes and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Termination

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

Article 22

Entry into Force

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

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

Done at Abu Dhabi on 13 December 2016.
in duplicate in the Arabic, Swedish and English languages. In case of divergence of interpretation the English language text will be used.

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

FOR THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN

ANNEX I

1. a) Routes to be operated in both directions by the Designated Airlines of the Kingdom of Sweden:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Sweden	Any Points	Any Points in the United Arab Emirates	Any Points

b) Routes to be operated in both directions by the Designated Airlines of the United Arab Emirates:

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the United Arab Emirates	Any Points	Any Points in Sweden	Any Points

2. Nothing will prevent a Designated Airline of either Contracting Party to serve any intermediate and/or any beyond points.

3. Nothing will prevent a Designated Airline of either Contracting Party to serve points within the Territory of each Contracting Party in any combination without exercising cabotage rights.

4. The carriage of own stop-over traffic on any sectors shall be permitted.

5. The Designated Airlines of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate and/or beyond points using any routing without any restriction whatsoever.

6. a) The Designated Airline or airlines of both sides may enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements as marketing or as operating carrier with an airline or airlines of any nationality whereby any of the airlines concerned operate services under the code of two

or more of the airlines concerned, provided that each sector is operated by an airline with the rights to carry traffic on that sector.

b) Each airline involved in code-share arrangements pursuant to this paragraph must, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

c) The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the Territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party in connection with international transportation.

ANNEX II

List of Other States Referred to in Article 3 of this Agreement

(a) The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);

(b) The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);

(c) The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);

(d) The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation on Air Transport).

Luftfartsavtal

mellan

Förenade Arabemiratens regering

och

Konungariket Sveriges regering

Förenade Arabemiratens regering och Konungariket Sveriges regering, nedan kallade parterna,

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

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

har kommit överens om följande.

Artikel 1
Definitioner

1. I detta avtal avses med

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

b) *luftfartsmyndigheter*: när det gäller Förenade Arabemiraten Allmänna luftfartsmyndigheten och när det gäller Konungariket Sverige, Transportstyrelsen, eller för bådas del varje person eller organ med behörighet att utföra varje särskild uppgift som omfattas av detta avtal.

c) *utsett luftfartsföretag*: ett luftfartsföretag som har utsetts i enlighet med artikel 3 i detta avtal.

d) *territorium, luftfart, internationell luftfart, luftfartsföretag* och *landning för andra ändamål än trafikändamål*: den betydelse som fastställts för dessa uttryck i artiklarna 2 och 96 i konventionen.

e) *avtalet*: detta avtal, dess bilagor och varje ändring i dessa.

f) *bilaga*: varje bilaga till detta avtal eller i dess ändrade lydelse i enlighet med bestämmelserna i artikel 18.2 i detta avtal. Bilagorna utgör en del av detta avtal och alla hänvisningar till avtalet inbegriper bilagorna om inget annat anges.

g) *tariffer*: de priser som ska betalas för befordran av passagerare och bagage och de villkor som gäller för dem, inklusive priser och villkor för andra tjänster som ett luftfartsföretag utför i samband med lufttransporten samt ersättning och villkor som erbjuds agenter, men inte ersättning eller villkor för postbefordran.

h) *användaravgift*: den avgift som de behöriga myndigheterna tar ut, eller som tas ut med deras medgivande, av luftfartsföretag för tillhandahållande av flygplatsegendom, flygplatsanordningar och flygnavigeringsanordningar, inklusive anslutna tjänster och anordningar för luftfartyg, deras besättningar, passagerare och gods.

2. Hänvisningar som i detta avtal görs till luftfartsföretag i Sverige anses hänvisa till luftfartsföretag som utsetts av Sverige.

Artikel 2

Trafikrättigheter

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

   a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

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

   c) Att landa inom nämnda territorium på de punkter som anges i bilagor till detta avtal för att i internationell trafik ta ombord och lämna av passagerare, gods och post, var för sig eller i kombination.

2. Ingenting i punkt 1 i denna artikel ska anses medföra rätt för den ena partens utsedda lufttrafikföretag att inom den andra partens territorium ta ombord passagerare, gods och post mot betalning eller avgift med destination till en annan punkt inom denna parts territorium.

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

Artikel 3

Utseende av lufttrafikföretag och beviljande av tillstånd

1. Vardera parten ska ha rätt att genom skriftligt meddelande till den andra parten utse ett eller flera lufttrafikföretag att bedriva lufttrafik på de flyglinjer som anges i bilagan och att återta eller ändra sådant utseende.

2. Vid mottagande av ett sådant utseende, och av ansökningar från det utsedda lufttrafikföretaget/de utsedda lufttrafikföretagen, i den form och på det sätt som föreskrivs för trafiktillstånd och tekniska tillstånd, ska vardera parten under kortast möjliga handläggningstid utfärda lämpliga godkännanden och tillstånd, under förutsättning att

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

i) lufttrafikföretaget är etablerat i Konungariket Danmark eller Sverige i enlighet med EU-fördragen eller i Konungariket Norge i enlighet med norsk lag och har en giltig operativ licens utfärdad av en EU-medlemsstat eller Norge i enlighet med EU-rätt eller norsk lag och

ii) den effektiva tillsynen av lufttrafikföretaget utövas och upprätthålls av den EU-medlemsstat som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd eller Norge och behörig luftfartsmyndighet tydligt anges i utseendet och

iii) lufttrafikföretaget har sin huvudsakliga verksamhet inom den EU-medlemstats territorium som har utfärdat den gällande operativa licensen eller Norge och

iv) lufttrafikföretaget direkt eller med majoritet ägs och kontrolleras av EU-medlemsstater och/eller av medborgare i EU-medlemsstater och/eller av andra stater som anges i bilaga II och/eller medborgare i sådana andra stater och

b) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Förenade Arabemiraten:

i) lufttrafikföretaget är etablerat i Förenade Arabemiraten och är licensierat enligt tillämplig lag i Förenade Arabemiraten och

ii) Förenade Arabemiraten utövar och upprätthåller effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget.

3. Den ena partens luftfartsmyndigheter får begära att ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra parten styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och och andra författningar som sådana myndigheter normalt och skäligen tillämpar på internationell lufttrafik i enlighet med konventionens bestämmelser.

4. När ett lufttrafikföretag har utsetts och beviljats tillstånd på detta sätt, får det börja trafikera de flyglinjer som anges i bilagan, förutsatt att det uppfyller alla tillämpliga bestämmelser i detta avtal.

Artikel 4

Återkallande av tillstånd, upphävande av trafikrättigheter och uppställande av villkor

1. Vardera parten får neka till, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillstånd och tekniska tillstånd för ett lufttrafikföretag som har utsetts av den andra parten, om

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

i) lufttrafikföretaget inte är etablerat i Konungariket Danmark eller Sverige i enlighet med EU-fördragen eller i Konungariket Norge i enlighet med norsk lag och inte har en giltig operativ licens utfärdad av en EU-medlemsstat eller Norge i enlighet med EU-rätten eller norsk lag eller

ii) den effektiva tillsynen av lufttrafikföretaget inte utövas eller upprätthålls av den EU-medlemsstat som ansvarar för att utfärda dess drifttillstånd eller Norge eller behörig luftfartsmyndighet inte tydligt anges i utseendet eller

iii) lufttrafikföretaget inte har sin huvudsakliga verksamhet i den EU-medlemstat som har utfärdat den operativa licensen eller Norge eller

iv) lufttrafikföretaget inte direkt eller med majoritet ägs eller kontrolleras av EU-medlemsstater och/eller av medborgare i EU-medlemsstater och/eller av andra stater som anges i bilaga II och/eller medborgare i sådana andra stater eller

v) lufttrafikföretaget har ett drifttillstånd som har utfärdats av en annan EU-medlemsstat eller Norge och det kan visas att lufttrafikföretaget, vid utövandet av sina trafikrättigheter enligt detta avtal på en flyglinje som omfattar en punkt i den andra EU-medlemsstaten eller Norge, däribland tillhandahållande av en tjänst som marknadsförs som eller på annat sätt utgör en direktförbindelse, skulle kringgå bestämmelser om begränsningar av trafikrättigheterna enligt ett bilateralt luftfartsavtal mellan Förenade Arabemiraten och den andra EU-medlemsstaten eller Norge eller

vi) lufttrafikföretaget har ett drifttillstånd som har utfärdats av en EU-medlemsstat eller Norge och det inte finns något bilateralt luftfartsavtal mellan Förenade Arabemiraten och den EU-medlemsstaten eller Norge och det kan visas att den/de lufttrafikföretag som Förenade Arabemiraten har utsett inte har motsvarande tillgång till de trafikrättigheter som krävs för att bedriva den föreslagna trafiken,

vii) lufttrafikföretaget inte följer den parts lagar och andra författningar som har utfärdat detta tillstånd eller beviljat dessa rättigheter,

viii) lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva sin verksamhet i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

b) när det gäller ett lufttrafikföretag som utsetts av Förenade Arabemiraten:

i) lufttrafikföretaget inte är etablerat i Förenade Arabemiraten eller inte är licensierat enligt tillämplig lag i Förenade Arabemiraten eller

ii) Förenade Arabemiraten inte utövar eller inte upprätthåller effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget eller

iii) lufttrafikföretaget med majoritet ägs och kontrolleras av medborgare i en annan stat än Förenade Arabemiraten och det kan visas att lufttrafikföretaget, vid utövandet av sina trafikrättigheter enligt detta avtal på en flyglinje som omfattar en punkt i den andra staten, däribland tillhandahållande av en tjänst som marknadsförs som eller på annat sätt utgör en direktförbindelse, skulle kringgå bestämmelser om begränsningar av trafikrättigheterna enligt ett bilateralt luftfartsavtal mellan en EU-medlemsstat eller Norge och den andra staten eller

iv) lufttrafikföretaget med majoritet ägs och kontrolleras av medborgare i en annan stat än Förenade Arabemiraten och det inte finns något bilateralt luftfartsavtal mellan en EU-medlemsstat eller Norge och den andra staten, och det kan visas att den/de lufttrafikföretag som EU-medlemsstaten i fråga eller Norge har utsett inte har motsvarande tillgång till de trafikrättigheter som krävs för att bedriva den föreslagna trafiken.

v) lufttrafikföretaget inte följer den parts lagar och andra författningar som har utfärdat detta tillstånd eller beviljat dessa rättigheter,

vi) lufttrafikföretaget på annat sätt underlåter att bedriva sin verksamhet i enlighet med bestämmelserna i detta avtal.

Förenade Arabemiraten får vid utövandet av sina rättigheter enligt denna punkt, och utan att det påverkar rättigheterna enligt punkterna 1 a v) och vi) i denna artikel, inte diskriminera lufttrafikföretag i EU eller Norge på grundval av nationalitet.

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

Sådana samråd ska hållas inom trettio (30) dagar från den dag då den andra parten skriftligen tog emot en sådan begäran.

Artikel 5

Användning av flygplatser och anordningar

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

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

2. I den överenskomna lufttrafiken ska samma villkor gälla för båda parters lufttrafikföretag i fråga om användning av flygplatser och alla andra anordningar under deras kontroll.

3. Parterna ska uppmuntra till samråd mellan sina organ som är behöriga att ta ut dessa avgifter och de utsedda lufttrafikföretag som utnyttjar tjänsterna och anordningarna. Alla förslag till ändring av användaravgifterna och relevanta underlag och uppgifter ska när

så är möjligt meddelas användarna skälig tid i förväg, så att de får möjlighet att lämna synpunkter innan ändringarna införs.

Artikel 6

Tullavgifter

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

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

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

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

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

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

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

5. Utan hinder av eventuella andra bestämmelser med annat innehåll ska ingenting i detta avtal hindra att Sverige på ett icke-diskriminerande sätt beskattar eller tull- eller avgiftsbelägger flygbränsle som tillhandahålls inom dess territorium och som är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag som har utsetts av Förenade Arabemiraten och som går i trafik mellan en punkt i Sverige och en annan punkt i Sverige eller i en annan EU-medlemsstat eller Norge. I sådana fall har Förenade Arabemiraten en liknande rätt att utan åtskillnad vidta motsvarande åtgärder genom uttag av liknande skatter, tullar eller andra avgifter på flygbränsle som tillhandahålls inom landets territorium.

Artikel 7

Förvaring av flygburen utrustning

och flygburna förråd

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

Artikel 8

Föreskrifter om tullbehandling vid inresa

1. Passagerare i transit genom endera partens territorium ska endast underkastas en mycket förenklad tull- och immigrationskontroll. Bagage och gods i direkt transit ska vara befriat från tullavgifter och andra liknande pålagor.

2. Den ena partens lagar och andra författningar om inresa, tullbehandling, transit, immigration, pass, tull och karantän ska följas av den andra partens utsedda lufttrafikföretag, av dess besättning och av passagerarna eller på deras vägnar, samt gälla gods och post vid transit genom, inresa i, avresa från och uppehåll inom den förstnämnda partens territorium.

3. Ingendera parten får ge ett eget lufttrafikföretag eller något annat lufttrafikföretag företräde framför den andra partens utsedda lufttrafikföretag vid tillämpningen av de lagar och och andra författningar som avses i denna artikel.

Artikel 9

Kapacitetsbestämmelser

1. Vardera parten ska ge båda parters utsedda lufttrafikföretag rättvisa och lika möjligheter att konkurrera om den internationella trafik som omfattas av detta avtal.

2. Vardera parten ska vidta alla lämpliga åtgärder inom sin jurisdiktion för att undanröja all form av diskriminering och illojal konkurrens som inverkar negativt på konkurrenssituationen för den andra partens lufttrafikföretag.

3. Det får inte förekomma några inskränkningar i fråga om kapaciteten och turtätheten och/eller typ av luftfartyg som används av båda parters utsedda lufttrafikföretag för någon av tjänsterna (passagerare, gods, var för sig eller tillsammans). Varje utsett lufttrafikföretag beslutar på egen hand om turtäthet och kapacitet.

4. Ingen av parterna får ensidigt begränsa trafikvolymen, turtätheten eller regelbundenheten i trafiken eller den eller de luftfartygstyper som används av lufttrafikföretag utsedda av den andra parten annat än i den mån det föranleds av skäl som avser tull, teknik, drift eller miljö enligt likvärdiga villkor i överensstämmelse med artikel 15 i konventionen.

Artikel 10
Tariffer

1. Vardera parten ska tillåta att tariffer fastställs av varje utsett lufttrafikföretag på grundval av affärsmässiga överväganden på marknaden. Parterna får inte kräva att de utsedda lufttrafikföretagen samråder med andra lufttrafikföretag om tarifferna de tar ut eller föreslår ta ut.

2. Varje part får kräva att båda parters utsedda lufttrafikföretag först informerar sina luftfartsmyndigheter om de priser som ska tas ut till eller från landet. Sådan information av eller för de utsedda lufttrafikföretagens räkning får krävas in högst 30 dagar innan den dag då priserna föreslås börja gälla. I särskilda fall kan det vara tillåtet att informationen lämnas in med kortare varsel än vad som normalt krävs. Om en part tillåter att ett lufttrafikföretag lämnar in information om ett pris med kort varsel ska priset börja gälla på den föreslagna dagen för lufttrafik som utgår från den partens territorium.

3. Om inte annat följer av denna artikel får parterna inte ensidigt vidta åtgärder för att förhindra att endera partens utsedda lufttrafikföretag börjar eller fortsätter med ett pris som föreslås tas ut eller tas ut för internationell lufttrafik.

4. Parterna får endast ingripa i följande fall:
    a) För att förhindra tariffer vars tillämpning utgör ett konkurrensbegränsande beteende som har eller som sannolikt skulle få eller som syftar till att få en hämmande effekt på en konkurrent eller utestänga en konkurrent från en flyglinje.
    b) För att skydda konsumenterna från priser som är oskäligt höga eller restriktiva på grund av missbruk av dominerande ställning.
    c) För att skydda utsedda flygtrafikföretag från priser som är onormalt låga.

5. Om en part anser att ett pris föreslaget av ett lufttrafikföretag som har utsetts av den andra parten för internationell lufttrafik är oförenligt med vad som anges i punkt 4 i denna artikel ska den begära samråd och underrätta den andra parten om skälen för sitt missnöje så snart som möjligt. Dessa samråd ska hållas senast 30 dagar efter det att begäran har tagits emot, och parten ska samarbeta för att inhämta den information som behövs för att frågan ska lösas förnuftsmässigt. Om parterna når en uppgörelse om ett pris som har varit föremål för en missnöjesyttring ska varje part göra sitt yttersta för att uppgörelsen sätts i verket, men om ingen uppgörelse nås ska tariffen i fråga börja eller fortsätta gälla.

6. De tariffer som ska tas ut av lufttrafikföretag utsedda av Förenade Arabemiraten för transport uteslutande inom Europeiska unionen ska omfattas av EU-rätten.

Artikel 11

Överföring av medel

1. Vardera parten ger den andra partens utsedda lufttrafikföretag rätt att fritt överföra de överskott som har gjorts av dessa lufttrafikföretag inom dess territorium i samband med försäljning av lufttrafik, försäljning av andra sidoprodukter och tjänster samt ränta på sådana intäkter (inklusive ränta på tillgodohavanden som väntar på att överföras). Sådana överföringar ska göras i valfri konvertibel valuta, i enlighet med de bestämmelser om växling av utländsk valuta som gäller i den part inom vars territorium intäkten uppstått. Sådan överföring ska göras med utgångspunkt i officiella valutakurser. Om officiell valutakurs saknas ska sådana överföringar göras med utgångspunkt i gällande kurs på valutamarknaden för gängse betalningar.

2. Om en part inför begränsningar i fråga om överföring av de överskott för de lufttrafikföretag som har utsetts av den andra parten ska den senare ha rätt att införa motsvarande begränsningar för lufttrafikföretag som har utsetts av den förstnämnda parten.

3. Om det finns ett särskilt avtal mellan parterna för att undvika dubbelbeskattning eller om det finns ett särskilt avtal som reglerar överföring av medel mellan de båda parterna, ska detta avtal gälla.

Artikel 12

Lufttrafikföretagens representation

1. Parterna ska på grundval av ömsesidighet ge varandras utsedda lufttrafikföretag rätt att inom sitt territorium upprätthålla representation innefattande kontorslokaler och administrativ, kommersiell och teknisk personal oavsett nationalitet i den omfattning det utsedda lufttrafikföretaget i fråga behöver. Sådant tillstånd ska vara förenligt med den berörda partens lagar och andra författningar om inresa, vistelse och anställning.

2. Den ena partens utsedda lufttrafikföretag ska ha rätt att inom den andra partens territorium sälja lufttransporttjänster och andra sidoprodukter, direkt eller genom agent. I detta syfte ska de utsedda lufttrafikföretagen ha rätt att använda sina egna transporthandlingar. En part får inte begränsa ett av den andra andra parten utsett lufttrafikföretags rätt att sälja, eller någon persons rätt att köpa, sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta. Den ena parten får inte heller begränsa ett av den andra parten utsett lufttrafikföretags rätt att i lokal eller fritt konvertibel valuta betala sina lokala kostnader.

3. All ovanstående verksamhet ska bedrivas i enlighet med den andra partens gällande lagar och andra författningar.

Artikel 13

Godkännande av trafikprogram

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

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

Artikel 14

Flygsäkerhet

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

2. Om en part efter samrådet finner att den andra parten inte på ett effektivt sätt upprätthåller och tillämpar säkerhetsnormer inom ett område som är åtminstone likvärdiga de miniminormer som enligt konventionen gäller vid tillfället, ska den underrätta den andra parten om detta och om vilka åtgärder som anses nödvändiga för att miniminormerna ska uppfyllas, och den andra parten ska vidta nödvändiga åtgärder. Om den andra parten inte vidtar de nödvändiga åtgärderna inom femton (15) dagar eller en längre tid som parterna kan komma överens om ska detta vara en anledning till att artikel 4 i detta avtal får tillämpas.

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

4. Om en sådan rampinspektion eller en serie sådana rampinspektioner ger anledning till
   a) allvarlig misstanke om att ett luftfartyg eller dess drift inte uppfyller de miniminormer som gäller vid tillfället enligt konventionen eller

b) allvarlig misstanke om att de säkerhetsnormer som gäller vid tillfället enligt konventionen inte upprätthålls och tillämpas effektivt,

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

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

6. Vardera parten förbehåller sig rätten att omedelbart upphäva eller ändra trafiktillstånd för den andra partens lufttrafikföretag om den vid rampinspektion, genom samråd eller på annat sätt, finner att omedelbara åtgärder måste vidtas för säker drift av flyglinjen.

7. Parternas åtgärder enligt punkterna 2 eller 6 i denna artikel ska avbrytas när det inte längre finns någon anledning till åtgärden.

8. Om Sverige har utsett ett lufttrafikföretag vars tillsyn utförs och upprätthålls av en annan EU-medlemsstat eller Norge ska Förenade Arabemiratens rättigheter enligt säkerhetsbestämmelserna i detta avtal gälla även för den andra EU-medlemsstaten eller Norge i fråga om antagande, utövande och upprätthållande av säkerhetsnormer och vad gäller drifttillstånd för det lufttrafikföretaget.

Artikel 15

Luftfartsskydd

1. Parterna bekräftar att deras skyldighet gentemot varandra att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning utgör en del av avtalet. Parterna ska särskilt handla i överensstämmelse med bestämmelserna om luftfartsskydd i konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, och protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, tillägg till konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988 samt andra multilaterala fördrag som gäller den civila luftfartens säkerhet och är bindande för båda parter.

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

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

4. Parterna är överens om att de som bedriver lufttrafik får åläggas att följa de bestämmelser om luftfartssäkerhet som avses i punkt 3 i denna artikel som den andra

parten kräver vid inresa till, utresa från eller uppehåll inom dennas territorium. Parterna ska säkerställa att tillräckliga åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, visitera passagerare och besättning samt inspektera handbagage, bagage, gods, post och luftfartygsförråd före och under ombordstigning och lastning. Parterna ska även välvilligt behandla varje framställning från varandra om skäliga särskilda säkerhetsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot.

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

Artikel 16

Intermodala transporter

1. Oaktat eventuella andra bestämmelser i detta avtal ska båda parters utsedda lufttrafikföretag och indirekta leverantörer av godstransport utan restriktioner tillåtas använda land- och sjötransporter för gods till och från punkter inom parternas territorium eller i tredje land, inklusive transport till och från alla flygplatser som har tullkontor och inklusive, i tillämpliga fall, rätt att enligt tillämpliga lagar och andra författningar transportera gods som inte har förtullats eller hänförts till något tullförfarande. Flygplatsernas tulltjänster ska stå till förfogande för sådant gods, oavsett om det transporteras på land, till sjöss eller med flyg. Utsedda lufttrafikföretag kan välja att utföra sina egna land- eller sjötransporter eller sköta dem i samarbete med andra land- och sjötransportföretag, inklusive land- och sjötransport som tillhandahålls av andra lufttrafikföretag och fraktföretag. Sådana intermodala transporttjänster får erbjudas till ett enda pris för den kombinerade land-, sjö- och lufttransporten, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

2. I samband med internationell lufttrafik ska parternas utsedda lufttrafikföretag tillåtas att tillhandahålla transport av passagerare i sitt eget namn, genom samarbetsavtal med land- och sjötransportföretag som har tillstånd att tillhandahålla sådan land- och sjötransport till och från punkter inom och bortom parternas territorium. Land- och sjötransportföretag ska inte omfattas av de lagar och andra författningar som reglerar lufttransporter enbart på grund av att sådan land- och sjötransport tillhandahålls av ett lufttrafikföretag i sitt eget namn. Sådana intermodala tjänster får erbjudas till ett enda pris för den kombinerade land-, sjö- och lufttransporten, förutsatt att passagerarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter. Land- och sjötransportföretag har rätt att själva besluta om de ska ingå sådana samarbetsavtal som avses ovan. När land- och sjötransportföretag beslutar om särskilda avtal kan de, bland annat, beakta konsumenternas intresse och tekniska och ekonomiska begränsningar samt utrymmes- och kapacitetsbegränsningar.

3. All ovanstående verksamhet ska bedrivas i enlighet med den andra partens gällande lagar och andra författningar.

Artikel 17

Samråd

Vardera parten får när som helst begära samråd om genomförandet, tolkningen eller efterlevnaden av detta avtal eller om ändring av det. Om inte annat följer av artiklarna 4, 14 och 15 ska samråd, som får hållas mellan luftfartsmyndigheterna, inledas inom sextio (60) dagar från och med den dag då den andra parten tar emot en skriftlig framställning om detta, såvida parterna inte kommer överens om annat.

Artikel 18

Ändringar

1. Ändringar i detta avtal som överenskommits mellan parterna träder i kraft när de har godkänts i enlighet med båda parters konstitutionella krav och bekräftats genom diplomatisk noteväxling.

2. Ändringar i avtalets bilagor får göras genom direkt överenskommelse mellan parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

3. Detta avtal ska, med förbehåll för nödvändiga ändringar, anses ha ändrats genom bestämmelser i internationella konventioner eller multilaterala avtal som blir bindande för de båda parterna.

Artikel 19

Tvistlösning

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

2. Om parterna inte lyckas lösa tvisten genom förhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta tvisten till en skiljedomare för avgörande; tvisten kan alternativt på endera partens begäran hänskjutas för avgörande till en skiljedomstol bestående av tre skiljedomare, varav parterna utser var sin och den tredje utses av de båda på så sätt utsedda skiljedomarna. Vardera parten ska utse en skiljedomare inom sextio (60) dagar från den dag då endera parten från den andra parten på diplomatisk väg tog emot en begäran om att lösa tvisten med skiljeförfarande och den tredje skiljedomaren ska utses inom sextio (60) dagar därefter. Om endera parten underlåter att utse en skiljedomare inom utsatt tid, eller om den tredje skiljedomaren inte utses inom utsatt tid, får ordföranden i Internationella civila luftfartsorganisationens råd på endera partens begäran anmodas att utse en eller flera skiljedomare, allt efter omständigheterna. Under alla omständigheter ska den tredje skiljedomaren vara medborgare i tredje land och vara ordförande i skiljedomstolen och bestämma var skiljeförfarandet ska äga rum. Om ordföranden anser sig vara medborgare i en stat som inte kan betraktas som neutral i tvisten ska den till tjänsteåren äldste vice ordföranden, om vederbörande inte är jävig av samma anledning, göra utseendet. Skiljedomarna ska fatta beslut med en majoritet av rösterna.

3. Vardera parten ska bära kostnaderna för den skiljedomare den har utsett liksom för sin företrädare i skiljeförfarandet. Kostnaderna för ordföranden och övriga kostnader ska bäras till lika delar av parterna.

4. Parterna förbinder sig att rätta sig efter sådant beslut som fattas enligt punkt 2 i denna artikel.

5. För det fall och så länge som någon av parterna underlåter att rätta sig efter ett beslut enligt punkt 2 i denna artikel får den andra parten begränsa, neka eller återkalla rättigheter som har beviljats med stöd av detta avtal till den part eller det utsedda lufttrafikföretag som har misskött sig.

Artikel 20
Registrering

Parterna ska lämna in detta avtal, dess bilagor och alla senare ändringar i dessa till Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 21
Uppsägning

Endera parten får när som helst skriftligen meddela den andra parten sitt beslut att säga upp avtalet; Internationella civila luftfartsorganisationen ska samtidigt underrättas skriftligen. Avtalet ska i sådant fall upphöra att gälla tolv (12) månader från den dag då den andra parten tog emot uppsägningen, om den inte genom överenskommelse återkallats före utgången av denna period. Om den andra parten inte erkänner mottagandet av uppsägningen, ska den anses ha blivit mottagen fjorton (14) dagar efter det att den togs emot av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 22

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft vid dagen för undertecknandet.

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

Undertecknat i Abu Dhabi den 13 December 2016
i två exemplar på svenska, arabiska och engelska språken. Vid skiljaktiga tolkningar ska den engelska texten användas.

FÖR FÖRENADE ARABEMIRATEN REGERING

FÖR KONUNGARIKET SVERIGES REGERING

BILAGA I

1. a) Flyglinjer som får trafikeras i båda riktningarna av lufttrafikföretag utsedda av Konungariket Sveriges regering:

FRÅN	MELLANLIGGANDE PUNKTER	TILL	BORTOMLIGGANDE PUNKTER
Alla punkter i Sverige	Alla punkter	Alla punkter i Förenade Arabemiraten	Alla punkter

b) Flyglinjer som får trafikeras i båda riktningarna av lufttrafikföretag utsedda av Förenade Arabemiraten:

FRÅN	MELLANLIGGANDE PUNKTER	TILL	BORTOMLIGGANDE PUNKTER
Alla punkter i Förenade Arabemiraten	Alla punkter	Alla punkter i Sverige	Alla punkter

2. Ingenting ska hindra ett lufttrafikföretag utsett av endera parten att trafikera mellanliggande och/eller bortomliggande punkter.

3. Ingenting ska hindra ett lufttrafikföretag utsett av endera parten att trafikera punkter inom parternas territorium i någon kombination utan att utöva cabotagerättigheter.

4. Det ska vara tillåtet att bedriva egen stop-over-trafik på alla sektorer.

5. De båda parternas utsedda lufttrafikföretag har rätt att, vid alla slags tjänster (passagerare, gods, var för sig eller i kombination) med fullständiga femtefrihetsrättigheter trafikera till/från mellanliggande och/eller bortomliggande punkter utan någon som helst begränsning i fråga om rutt.

6. a) Båda parters utsedda lufttrafikföretag får ingå avtal om samverkande marknadsföring, inbegripet men inte begränsat till överenskommelser om reserverat utrymme och/eller gemensamma flygkodsbeteckningar som det

lufttrafikföretag som marknadsför eller genomför resan, med ett eller flera lufttrafikföretag, oavsett nationalitet, varigenom något av lufttrafikföretagen i fråga utför tjänster med koden för ett eller flera av lufttrafikföretagen i fråga, förutsatt att varje del av tjänsten utförs av ett lufttrafikföretag som har rätt att trafikera den delen.

b) Varje lufttrafikföretag som deltar i avtal om gemensamma flygkodsbeteckningar enligt denna punkt måste, i fråga om alla biljetter som det säljer, på försäljningsstället göra klart för köparen vilket lufttrafikföretag som faktiskt kommer att utföra varje del av tjänsten och med vilket eller vilka lufttrafikföretag som köparen står i kontraktsförhållande till.

c) Parternas utsedda lufttrafikföretag får även erbjuda tjänster med gemensamma flygkodsbeteckningar mellan alla punkter inom den andra partens territorium, förutsatt att sådana tjänster utförs av ett eller flera lufttrafikföretag i den andra parten i anslutning till internationell transport.

BILAGA II

Förteckning över andra stater som det hänvisas till i artikel 3 i detta avtal

a) Republiken Island (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet),

b) Furstendömet Liechtenstein (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet),

c) Konungariket Norge (enligt avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet),

d) Schweiziska edsförbundet (enligt avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om flygtransporter).