

No. 27994

**SWEDEN
and
SAUDI ARABIA**

Air Transport Agreement (with annex and exchange of letters). Signed at Stockholm on 17 March 1987

Authentic texts of the Agreement: Swedish, English and Arabic.

Authentic text of the exchange of letters: English and Arabic.

Registered by Sweden on 25 March 1991.

**SUÈDE
et
ARABIE SAOUDITE**

Accord relatif aux transports aériens (avec annexe et échange de lettres). Signé à Stockholm le 17 mars 1987

Textes authentiques de l'Accord : suédois, anglais et arabe.

Texte authentique de l'échange de lettres : anglais et arabe.

Enregistré par la Suède le 25 mars 1991.

[SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS]

LUFTFARTSAVTAL MELLAN KONUNGARIKET SVERIGES REGERING OCH KONUNGARIKET SAUDIARABIENS RE- GERING

Konungariket Sveriges regering och Konungariket Saudiariabien regering, nedan kallade de avtalsslutande parterna,

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

som önskar sluta ett avtal i syfte att upprätta och bedriva lufttrafik mellan och bortom sina respektive territorier, överenskommer härmed om följande:

Artikel 1

Definitioner

Vid tillämpningen av detta avtal skall, om inte sammanhanget föranleder annat,

(a) termen "luftfartsmyndigheter" avse, vad beträffar Sverige, luftfartsverket, och/eller varje person eller organ med behörighet att utöva verksamhet som för nävarande utövas av ovannämnda luftfartsverk eller liknande verksamhet, och, vad beträffar Konungariket Saudiariabien, the Presidency of Civil Aviation och/eller varje person eller organ med behörighet att utöver verksamhet som för nävarande utövas av ovannämnda Presidency eller liknande verksamhet;

(b) termen "utsett luftrafikföretag" avse det luftrafikföretag som den ena avtalsslutande parten genom skriftlig underrättelse till den andra avtalsslutande parten i enlighet med artikel 3 i detta avtal utsett att bedriva luftrafik på de flyglinjer som anges i bilagan till detta avtal;

(c) termen "territorium" i fråga om en avtalsslutande part avse de landområden med angränsande territorialvatten, som står under ifrågavarande avtalsslutande parts suveränitet, överhöghet, beskydd, förvaltarskap eller förvaltning;

(d) termen "konvention" avse konventionen om internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, och inbegriper varje bilaga

som antagits enligt artikel 90 i konventionen samt varje ändring i bilagorna eller i konventionen enligt dess artiklar 90 och 94, vilka antagits av de båda avtalsslutande parterna;

(e) termerna "lufttrafik", "internationell luftrafik", "luftrafikföretag" och "landning för andra än trafikändamål" ha den innebörd som fastställts för respektive termer i artikel 96 i konventionen;

(f) termen "överenskommen trafik" avse regelbunden luftrafik som bedrivs på de flyglinjer som anges i bilagan till detta avtal;

(g) termen "tariff" avse de priser som skall betalas för transport av passagerare, bagage och gods samt de villkor som gäller för dessa priser, inbegripet priser och villkor för agenter och andra hithörande tjänster.

Artikel 2

Trafikrättigheter

(1) Var och en av de avtalsslutande parterna skall bevilja den andra avtalsslutande parten följande rättigheter att bedriva internationell luftrafik genom utsett luftrafikföretag:

(a) flygning över den andra avtalsslutande partens territorium utan att landa,

(b) landning inom nämnda territorium för andra än trafikändamål,

(c) landning inom nämnda territorier på de punkter som anges i bilagan till detta avtal i syfte att i internationell trafik lämna av och ta ombord passagerare, gods och post, var för sig eller gemensamt.

(2) Ingenting i punkt (1) i denna artikel skall anses medföra rätt för den ena avtalsslutande partens luftrafikföretag att inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord passagerare, gods eller post till befordran mot ersättning eller avgift med destination till en annan punkt inom den andra avtalsslutande partens territorium.

Artikel 3***Utseende av luftrafikföretag***

(1) Vardera avtalsslutande parten shall ha rätt att genom skriftligt meddelande till den andra parten utse ett luftrafikföretag att bedriva överenskommen trafik.

(2) Då den andra avtalsslutande parten mottagit ett sådant meddelande, shall den genom sina luftfartsmyndigheter, om ej annat följer av punkterna (3) och (4) i denna artikel, utan oskäligt dröjsmål bevilja det utsedda luftrafikföretaget erforderligt tillstånd att bedriva trafiken.

(3) Den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter kan begära att ett luftrafikföretag, som har utsetts av den andra avtalsslutande parten, styrker sin förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och föreskrifter som vanligen och skäligen tillämpas av dessa myndigheter vid internationell kommersiell luftrafik i enlighet med konventionen.

(4) Vardera avtalsslutande parten shall ha rätt att vägra godta ett utsett luftrafikföretag och att vägra bevilja eller att återkalla ett i punkt (2) i denna artikel nämnt tillstånd eller att ställa de villkor den anser nödvändiga för ett luftrafikföretags utovande av de i tillståndet angivna rättigheterna, i varje fall när det inte kan påvisas att faktisk äganderätt och effektiv kontroll över luftrafikföretaget innehållas av den avtalsslutande parten som har utsett luftrafikföretaget eller av dess medborgare.

(5) När ett luftrafikföretag sårunda har utsatts och bemyndigats, kan det påbörja överenskommen trafik, förutsatt att för denna trafik gäller en tariff fastställd i enlighet med artikel 10 i detta avtal.

(6) Vardera avtalsslutande parten shall ha rätt att avbryta ett luftrafikföretags utövande av de i punkt 1 i artikel 2 angivna rättigheterna eller att föreskriva de villkor som den anser nödvändiga för att ett luftrafikföretag shall få utöva dessa rättigheter, i varje fall när luftrafikföretaget underläter att iaktta de lagar och föreskrifter som avses i artikel 6 i detta avtal eller på annat sätt underläter att bedriva trafik i enlighet med de villkor som uppställts i detta avtal; dock gäller att denna rättighet skall utövas först efter samråd med den andra avtalsslutande parten, såvida inte ett omedelbart avbrytande eller uppställande

av villkor är nödvändigt för att förhindra ytterligare överträdelser av lagar och föreskrifter.

Artikel 4***Befrielse från tullavgifter och andra avgifter***

(1) Luftfartyg som används i internationell trafik av vardera avtalsslutande partens utsedda luftrafikföretag liksom deras sedvanliga utrustning, reservdelar, bränsle och smörjmedel samt luftfartygsförråd (däri inbegripet mat, drycker och tobak) ombord på luftfartyget shall vara undantagna från alla tullar, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter vid ankomsten till den andra avtalsslutande partens territorium förutsatt att utrustningen och förråden kvarstannar ombord på luftfartyget till dess att de åter utförs.

(2) Bränsle, smörjmedel, reservdelar, sedvanlig utrustning och luftfartygsförråd som införs till eller tagits ombord på ett luftfartyg inom den ena avtalsslutande partens territorium av ett av den andra avtalsslutande parten utsett luftrafikföretag eller för dess räkning och endast är avsedda att användas i internationell trafik shall, med undantag för avgifter för utförda tjänster, vara befriade från samma tullar, inspektionsavgifter och andra avgifter eller skatter som påläggas inom den förstnämnda avtalsslutande partens territorium, även då dessa förråd shall användas under de delar av flygningen som utförs över den avtalsslutande parts territorium dit de införs eller där de tas ombord. De ovan avsedda förmödenheterna kan, om så erfordras, hållas förvarade under tulluppsikt eller tullkontroll.

Artikel 5***Finansiella bestämmelser***

(1) Varje utsett luftrafikföretag shall ha rätt att utan begränsningar konvertera och översända till sitt eget land lokala inkomster som överstiger de belopp som utbetalas lokalt. Konvertering och översändande shall ske på grundval av de officiella växelkurser som gäller för löpande betalningar eller, om det inte finns några officiella växelkurser, till aktuella kurser på den öppna valutamarknaden för löpande betalningar.

(2) Skulle systemet för betalningar mellan de avtalsslutande parterna regleras genom en separat överenskommelse, skall denna tillämpas.

(3) Inga andra avgifter än sedvanliga bankavgifter skall tillämpas vid sådana överföringar.

Artikel 6

Tillämpning av lagar

(1) Den ena avtalsslutande partens lagar och föreskrifter rörande inresa till eller utresa från dess territorium av ett luftfartyg i internationell lufttrafik eller som reglerar ett sådant luftfartygs trafik eller navigering inom dess territorium skall tillämpas på luftfartyg tillhörande det lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten och skall iakttas av luftfartyget vid inresa till eller utresa från eller medan det befinner sig inom den förstnämnda avtalsslutande partens territorium.

(2) Den ena avtalsslutande partens lagar och föreskrifter rörande inresa till, vistelse inom eller utresa från dess territorium av ett luftfartygs passagerare, besättning eller gods, såsom bestämmelser rörande inresa, tullklaring, invandring, pass, tullar och karantän, skall iakttas vid inresa till eller utresa från eller vid vistelse inom den förstnämnda avtalsslutande partens territorium.

Artikel 7

Utnyttjande av flygplatser och anordningar

De avgifter som inom den ena avtalsslutande partens territorium påläggs luftfartyg tillhörande den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag för användning av flygplatser och andra anordningar skall inte överstiga de avgifter som påläggs luftfartyg tillhörande det nationella lufttrafikföretag som upprätthåller liknande internationell lufttrafik.

Artikel 8

Bestämmelser rörande tullklarering vid inresa

Passagerare i direkt transit över den ena avtalsslutande partens territorium skall endast vara underkastade vardera avtalsslutande partens lagar beträffande tullkontroll och

kontroll av invandring utom med avseende på säkerhetsåtgärder mot våld och flygkapning.

Bagage och gods i direkt transit skall varabefriat från tullar och andra liknande avgifter.

Artikel 9

Kapacitetsbestämmelser

I syfte att uppnå och upprätthålla balans mellan den angivna lufttrafikens kapacitet och allmänhetens behov av lufttransporter såsom fastställts av de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter överenskommes att

(1) vardera avtalsslutande partens utsedda luftfartygsföretag skall ha skäliga och lika möjligheter att bedriva överenskommen trafik mellan de båda parternas territorier.

(2) Vid bedrivande av överenskommen trafik genom lufttrafikföretag som utsetts av endera avtalsslutande parten skall hänsyn tas till den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretags intresse, så att det sistnämndas lufttrafik på hela eller en del av samma flyglinje inte onödigvis försvaras.

(3) Den trafik som tillhandahålls av ett utsedd lufttrafikföretag på angivna flyglinjer skall som främsta mål ha tillhandahållande av tillräcklig kapacitet för att motsvara trafikbehoven mellan det land, vars nationalitet lufttrafikföretaget har, och det land som trafiken i sista hand är destinerad till. Den rätt som tillkommer endera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag att på punkter inom den andra avtalsslutande partens territorium ta ombord och landsätta internationell trafik till eller från tredje land på angivna flyglinjer skall tillämpas i överensstämmelse med de allmänna principerna om en välordnad utveckling, som båda avtalsslutande parter anslutit sig till och under beaktande av de allmänna principerna att denna kapacitet skall anpassas till

(a) behoven av trafik på de angivna flyglinjerna mellan den avtalsslutande parts territorium som har utsett lufttrafikföretaget och destinationerna;

(b) behoven av genomgående lufttrafik;

(c) behoven av lufttrafik i de områden genom vilka lufttrafikföretaget passerar, sedan hänsyn tagits till lokal och regional trafik.

Artikel 10*Tariffer*

(1) De tariffer som skall tas ut av den ena avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag för befordran till eller från den andra avtalsslutande partens territorium skall fastställas på en rimlig nivå med vederbörlig hänsyn till alla relevanta faktorer, däribland driftskostnader, skälig vinst och tariffer tillämpade av andra lufttrafikföretag.

(2) De utsedda lufttrafikföretagen skall, såvitt möjligt, överenskomma om de i punkt (1) i denna artikel avsedda tarifferna i samråd med andra lufttrafikföretag som bedriver trafik på samma flyglinje eller delen därav, och vid träffande av sådan överenskommelse skall, såvitt möjligt, tillämpas det förfarande som Internationella lufttransportorganisationen (IATA) använder vid bestämmande av tariffer.

(3) Sålunda överenskomna tariffer skall underställas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter för godkännande senast sextio (60) dagar före den föreslagna dagen för deras införande. I särskilda fall kan denna period vara kortare om nämnda myndigheter kommer överens däröm.

(4) Godkännandet kan ges uttryckligen. Om ingendera luftfartsmyndigheten har uttryckt sitt ogillande inom trettio dagar från inlämnadet i enlighet med punkt (3) i denna artikel, skall dessa tariffer anses vara godkända. För den händelse att inlämningstiden förkortas enligt punkt (3), kan luftfartsmyndigheterna komma överens om att tiden för anmälan av ogillande skall vara kortare än trettio dagar.

(5) Om överenskommelse om en tariff inte kanträffas i enlighet med punkt (2) i denna artikel, eller om den ena luftfartsmyndigheten under den tid som tillämpas enligt punkt (4) i denna artikel underrättar den andra luftfartsmyndigheten om sitt ogillande av en i enlighet med bestämmelserna i punkt (2) överenskommen tariff, skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter, efter samråd med luftfartsmyndigheterna i en annan stat vars råd de anser värdefulla, försöka fastställa tarissen genom ömsesidig överenskommelse.

(6) Om luftfartsmyndigheterna inte kan enas om en tariff som understälts dem enligt punkt (3) i denna artikel, eller om fastställande av en tariff enligt punkt (5) i denna artikel, skall tvisten avgöras i enlighet med bestämmelserna i artikel 15 i detta avtal.

(7) En tariff som faststälts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel skall gälla till dess att en ny tariff har faststälts. Oberoende härav får en tariffs giltighetstid inte förlängas enligt denna punkt för längre tid än tolv månader från den dag då den annars skulle ha upphört att gälla.

Artikel 11*Utbryte av statistik*

Den ena avtalsslutande partens luftfartygsmyndigheter skall ge den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter på den senares begäran sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter som rimligtvis kan anses nödvändiga för granskning av den överenskomna trafik som tillhandahålls av den förstnämnda avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag.

Dessa uppgifter skall innehålla all information som behövs för att fastställa den trafikvolym som befordras av lufttrafikföretaget i överenskommen trafik.

Artikel 12*Lufttrafikföretagets representation*

Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag, på grundval av ömsesidighet, rätt att på dess territorium hålla kontor samt administrativ, kommersiell och teknisk personal som kan krävas för det berörda utsedda lufttrafikföretagets behov i enlighet med den partens lagar och föreskrifter.

Artikel 13*Godkännande av trafikprogram*

Det av den ena avtalsslutande parten utsedda lufttrafikföretaget skall underställa den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter sitt trafikprogram minst trettio (30) dagar innan trafiken/den planerade trafiken påbörjas. Programmet skall omfatta de tidtab-

ler, den trafiktäthet och de flygplanstyper som skall användas, inklusive flygningar som nämns i artikel 2 i detta avtal.

Varje ändring som görs vid en senare tidpunkt skall meddelas luftfartsmyndigheterna.

Artikel 14

Erkännande av bevis och certifikat

Luftvärdighetsbevis, kompetensbevis och certifikat som beviljats eller förklarats äga giltighet av den ena avtalsslutande parten och som fortfarande är giltiga skall av den andra avtalsslutande parten erkännas som giltiga för bedrivande av överenskommen trafik. Vardera avtalsslutande parten förbehåller sig dock rätten att beträffande flygning över dess eget territorium vägra erkänna de kompetensbevis och certifikat som beviljats dess egna medborgare av en annan stat eller förklarats giltiga av denna stat.

Artikel 15

Biläggande av tvister

(1) Om en tvist uppkommer mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalsslutande parterna i första hand försöka bilägga tvisten genom förhandlingar.

(2) Om de avtalsslutande parterna ej kan bilägga tvisten genom förhandlingar, kan de komma överens om att hänskjuta den till någon viss person eller något visst organ för avgörande, eller också kan tvisten, på begäran av endera avtalsslutande parten, hänskjutas för avgörande till en domstol bestående av tre skiljedomare, till vilken vardera avtalsslutande parten utser en skiljedomare, och dessa två sálunda utsedda skiljedomare utser en tredje. Vardera avtalsslutande parten skall utse en skiljedomare inom sextio dagar från den dag då endera avtalsslutande parten från den andra på diplomatisk väg mottagit en begäran om biläggande av tvisten genom skiljedomsförfarande, och den tredje skiljedomen skall utses inom en därpå följande period av sextio dagar. Om endera avtalsslutande parten underläter att utse en skiljedomare inom utsatt tid eller om den tredje skiljedomen inte utses inom den angivna tiden, kan endera avtalsslutande parten begära att ordföranden i Internationella civila luftfartsorga-

nisationens råd utser en eller flera skiljedomare, allt efter omständigheterna. I sådant fall skall den tredje skiljedomaren vara medborgare i en tredje stat och fungera som ordförande i skiljedomstolen.

(3) De avtalsslutande parterna skall efterkomma de beslut som fattats enligt punkt (2) i denna artikel.

(4) Kostnaderna för skiljedomstolen skall delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

Artikel 16

Samråd och ändringar

(1) I en anda av nära samverkan skall de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter samråda från tid till annan i syfte att säkerställa genomförandet och en tillfredsställande efterlevnad av bestämmelserna i detta avtal och dess bilaga.

(2) Endera avtalsslutande parten kan begära samråd, som kan ske antingen muntligt eller genom skriftväxling, och som skall inledas nittio (90) dagar efter den dag då sådan begäran mottagits, såvida inte båda avtalsslutande parter kommer överens om att förlänga denna period.

(3) Om endera avtalsslutande parten anser det önskvärt att ändra bestämmelserna i detta avtal, kan den begära samråd med den andra avtalsslutande parten. Sådant samråd, som kan ske mellan luftfartsmyndigheterna och antingen muntligt eller genom skriftväxling, skall inledas inom sextio (60) dagar efter dagen för sådan begäran. Varje ändring som man sálunda kommit överens om träder i kraft när den har bekräftats genom diplomatisk noteväxling.

(4) Ändringar i bilagan till detta avtal kan göras genom direkt överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter.

Artikel 17

Uppsägning

Vardera avtalsslutande parten kan när som helst underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp detta avtal. Sådan underrättelse skall samtidigt skickas till Internationella civila luftfartsorganisationen. Föreligger sådan underrättelse, upphör avtalet att gälla tolv (12) månader efter

den dag då den andra avtalsslutande parten har mottagit underrättelsen, såvida inte upp-sägningen återtas genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna före ut-gången av denna period. Om inte den andra avtalsslutande parten erkänner mottagandet av underrättelsen, skall denna anses vara mottagen fjorton (14) dagar efter det att underrättelsen mottagits av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 18

Överensstämmelse med multilaterala konventioner

Om en multilateral luftfartskonvention trär-der i kraft i förhållande till båda avtalsslutan-de parter, skall detta avtal ändras så att det överensstämmer med bestämmelserna i kon-ventionen.

Artikel 19

Registrering

Detta avtal och varje ändring häri i enlighet med avtalets artikel 16 skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel 20

Ikraftträdande

Detta avtal träder i kraft den dag då utväx-ling sker av diplomatiska noter, i vilka anges att de formaliteter som krävs av vardera av-talsslutande parten har fullgjorts.

Till bekräftelse härav har undertecknade ombud, därtill vederbörligen befullmäktigade av sina respektive regeringar, undertecknat detta avtal och försett det med sina sigill.

Upprättat i Stockholm den 17 mars 1987 i tre original på svenska, arabiska och engels-ka språken. I händelse av meningsskiljaktig-heter skall den engelska texten gälla.

För Konungariket Sveriges regering:

SVEN HULTERSTRÖM

För Konungariket Saudiarabiens regering:

FAHAD BIN ABDULLAH BIN MOHAMMED

Bilaga***Linjeförteckning***

A. Flyglinjer som kan trafikeras i båda riktningarna av det av Konungariket Saudiarbien regering utsedda luftrrafikföretaget:

Punkter i Saudiarbien — mellanlandningspunkter innehållande Köpenhamn—Stockholm — punkter därbiortom innehållande Oslo.

Konungariket Saudiarbien utsedda luftrrafikföretag kan under någon eller samtliga flygningar underläta att landa på vilken som helst av ovannämnda punkter, förutsatt att den överenskomna trafiken på denna linje börjar på punkter i Saudiarbien.

B. Flyglinjer som kan trafikeras i båda riktningarna av det av Konungariket Sveriges regering utsedda luftrrafikföretaget:

Punkter i Sverige — mellanlandningspunkter — Riyadh.

Punkter i Sverige — mellanlandningspunkter — Jeddah — punkter därbiortom.

Konungariket Sveriges utsedda luftrrafikföretag kan på någon eller samtliga flygningar underläta att landa på vilken som helst av ovannämnda punkter, förutsatt att den överenskomna trafiken på denna linje börjar på punkter i Sverige.

C. Mellanlandningspunkter och punkter därbiortom i tredje land kan trafikeras av de utsedda luftrrafikföretagen enligt egen önskan, om inte annat överenskommes, förutsatt att kommersiella rättigheter inte utövas mellan sådan punkt och punkten på den andra avtalsslutande partens territorium.

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SAUDI ARABIA AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF SWEDEN

The Government of the Kingdom of Saudi Arabia and the Government of the Kingdom of Sweden hereinafter described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944,² and

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating air services between and beyond their respective territories, hereby agree as follows:

Article 1

DEFINITIONS

For the purpose of the present agreement, unless the context otherwise requires:

(a) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Saudi Arabia, the Presidency of Civil Aviation and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Presidency or similar functions, and, in the case of Sweden, the Board of Civil Aviation of the Kingdom of Sweden and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Board of Civil Aviation or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of the air services on the routes specified in the Annex hereto;

(c) The term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of that Contracting Party;

(d) The term "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 Convention under Articles 90 and 94 thereof, which have been adopted by both Contracting Parties;

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

(f) The term "agreed services" means any scheduled air service operated on the routes specified in the Annex to the present agreement;

¹ Came into force on 14 October 1987, the date of the last of the notifications (of 20 September and 14 October 1987) by which the Contracting Parties informed each other of the completion of the required formalities, in accordance with article 20.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

(g) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage, and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services.

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 the designated airline:

- (a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
- (b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes,
- (c) To make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, 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.

Article 3

DESIGNATION OF AIRLINE

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party, through its aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without undue delay to the airline designated the appropriate operating authorization.

(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 fulfill the conditions prescribed under the law and regulations normally and reasonably applied by them in manner not inconsistent with the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of the privileges specified in such authorization in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorized, if may begin to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of that service.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (1) of Article 2 or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges

in any case where the airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 hereof or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

(1) Aircraft operated on the international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are reexported.

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into, or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, a designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use in the operation of the international services shall, with the exception of charges corresponding to the service performed, be exempt from the same customs duties, inspection fees and other duties or taxes imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are introduced into or taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

Article 5

FINANCIAL PROVISIONS

(1) Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country, without restrictions, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be effected on the basis of the official exchange rates for current payments, or where there are no official exchange rates, at the prevailing foreign exchange market rates for current payments.

(2) Whenever the payments system between Contracting Parties is governed by a special agreement, such agreement shall apply.

(3) No charges other than normal bank charges shall be applicable to such transfers.

Article 6

APPLICATION OF LAWS

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be

applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the entrance into, stay within or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with upon entrance into or departure from, or while within the territory of the first Contracting Party.

Article 7

UTILIZATION OF AIRPORTS AND FACILITIES

The charges imposed in the territory of either Contracting Party on the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party for use of airports and other aviation facilities shall not be higher than those imposed on aircraft of the national airline engaged in similar international air services.

Article 8

ENTRY CLEARANCE REGULATIONS

Passengers in direct transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than the customs and immigration control laws of each Contracting Party, except in respect of security measures against violence and air piracy.

Baggage and cargo, in direct transit shall be exempt from duties and other similar taxes.

Article 9

CAPACITY PROVISIONS

For the purpose of achieving and maintaining equilibrium between the capacity of the specified air services and the requirements of the public for air transportation, as determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, it is agreed that:

(1) The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the agreed services for the carriage of traffic between territories of the two parties.

(2) In the operation of the agreed services by the designated airline of either Contracting Party, the interest of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provides on all or part of the same route.

(3) The services provided by a designated airline on the specified routes shall retain, as their primary objective, the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark and to disembark, at points in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries

on the specified air routes shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principles that capacity shall be related to:

(a) The traffic requirements between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the destinations of the traffic on the specified air routes;

(b) The requirements of through airline operations;

(c) The air transport needs of the area through which the airline passes after taking into account local and regional services.

Article 10

TARIFFS

(1) The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) This approval may be given explicitly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period of submission being reduced, as provided for in paragraph (3), the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty days.

(5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2), the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, after consultations with the aeronautical authorities of any other State whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph (5) of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 in this Agreement.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not

be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

Article 11

EXCHANGE OF STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the agreed services provided by the designated airline of the first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline on the agreed services.

Article 12

AIRLINE REPRESENTATION

Each Contracting Party grants to the designated airline of the Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its territory offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned according to the laws and regulations of that Party.

Article 13

APPROVAL OF FLIGHT SCHEDULES

The airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic schedule to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation/planned operations. The submission of the schedule shall include the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used including flights mentioned under Article 2 of this Agreement.

Each alteration made at a later date shall be communicated to the aeronautical authorities.

Article 14

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals or rendered valid by another state.

*Article 15***SETTLEMENT OF DISPUTES**

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, 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 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 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 such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.

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

(4) The expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

*Article 16***CONSULTATIONS AND AMENDMENTS**

(1) In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex hereto.

(2) Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of ninety (90) days of the date of receipt of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

(3) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification so agreed shall come into effect after confirmation thereof by an exchange of diplomatic notes.

(4) Modifications to the Annex to this agreement may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 17***TERMINATION**

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present 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 between the Contracting Parties before the expiration of that 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 18***CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS**

If a multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such Convention.

*Article 19***REGISTRATION**

The present agreement and any modification thereto in accordance with Article 16 hereof shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 20***ENTRY INTO FORCE**

The present Agreement shall enter into force on the date of the exchange of diplomatic notes indicating that the formalities required by each Contracting Party have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement and affixed thereto their seals.

DONE at Stockholm this 17th day of March 1987, in three originals in the Arabic, Swedish and English languages. In case of dispute the English text shall prevail.

For the Government
of the Kingdom of Sweden:

SVEN HULTERSTRÖM

For the Government
of the Kingdom of Saudi Arabia:

FAHAD BIN ABDULLAH BIN MOHAMMED

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

A. Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of the Kingdom of Saudi Arabia:

Points in Saudi Arabia—intermediate points including Copenhagen—Stockholm—points beyond including Oslo.

The designated airline of the Kingdom of Saudi Arabia may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at points in Saudi Arabia.

B. Routes to be operated in both directions by the airline designated by the Government of the Kingdom of Sweden:

Points in Sweden—intermediate points—Riyadh.

Points in Sweden—intermediate points—Jeddah—points beyond.

The designated airline of the Kingdom of Sweden may, on any or all flights, omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route begin at points in Sweden.

C. Intermediate points and points beyond in third countries may be served by the designated airlines at their option, provided that no commercial rights are exercised between such point and the point in the territory of the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Your Excellency,

With reference to the Air Transport Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Sweden and the Government of the Kingdom of Saudi Arabia, I have the honour to notify you that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Swedish Government designates AB Aerotransport (ABA) to operate the routes specified in the Annex attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding:

1. Notwithstanding the provisions of Article 3 of the Agreement, AB Aerotransport (ABA) co-operating with Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) and Det Norske Luftfartsselskab A/S (DNL) under the style of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate services under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines. While services are operated under the style of SAS, services shall not be operated by ABA as an individual company.

2. In so far as AB Aerotransport (ABA) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement will apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of AB Aerotransport (ABA) and the competent Swedish authorities, and AB Aerotransport (ABA) will accept full responsibility under the Agreement therefore.

If the Government of the Kingdom of Saudi Arabia agree to these arrangements, I have the honour to suggest that this letter and Your Excellency's reply in the same sense shall be regarded as placing on record the understanding of our two Governments on this matter.

Please accept, Your Excellency, the Assurance of my highest consideration.

17th March 1987

For the Government of the Kingdom of Sweden:
SVEN HULTERSTRÖM

II

Your Excellency,

With reference to the Air Transport Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Saudi Arabia and the Government of the Kingdom of Sweden, I have the honour to notify you that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of the Kingdom of Saudi Arabia designates Saudia Airline to operate the routes specified in the Annex attached to the Agreement.

In acknowledging simultaneously the notification given by the Government of the Kingdom of Sweden in a letter of today's date with your Government's corresponding designation of AB Aerotransport (ABA), I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding:

[*See letter I*]

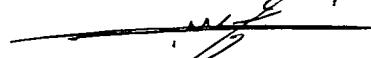
Please accept, Your Excellency, the Assurance of my highest consideration.

17th March 1987

For the Government of the Kingdom of Saudi Arabia:
FAHAD BIN ABDULLAH BIN MOHAMMED

وسياء عليه سوف تتحمل شركة (ايه بي ايه) كامل المسؤولية بموجب الاتفاقية .
وادا ما وافقت حكومة المملكة العربية السعودية على هذه الترتيبات ،
يسري ان اقترح اعتبار هذا الخطاب ورد معاليكم مثابة تدريب لتفاهم
حكومتيما حول هذه القضية .
أرجو ان تتقبلوا معاليكم اسبي اعتباراتى ، ، ،

عن حكومة المملكة العربية السعودية


 فهد بن عبد الله بن محمد
مساعد وزير الدفاع والطيران الشؤون
الوطيران المدني

١٢/مارس/١٩٨٢ الموافق ١٤٠٢/١٢/١٤٠٢ هـ

III

خطاب المملكة العربية السعودية الى الوباء

صاحب المعالي .

بالإشارة إلى اتفاقية البطل الجوى الموقعة هذا اليوم بين حكومة المملكة العربية السعودية وحكومة مملكة البوسنة، نرجو أن يتم معالحكم، إن حكومة المملكة العربية السعودية قد عينت الخطوط الجوية العربية السعودية وفقاً للمادة

وقد دعا من لا ينكر المقدمة حكمية الحجـة في هذا الدليل المـاـيـد

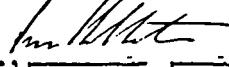
لعمييس حكومتك شركه ايه بي ابرووتراس سورت (ايه بي ايه) يرسى ان اوکد ساٹه
عن حکومۃ الممکة العریسۃ السعودیۃ علی الاتعاب الفمیں التالی:

(١) سالرعم من شروط المادة رقم ٢ من الاتفاقية فإنه يحول لشركة ايه س اسروترانسپورت (ايه بي ايه) المتعاونة مع شركة دلتا داسك لوميغارسلكاب ايه/ام (دي دي ال) وشركة دلتا سورك لوميغارسلكاب ايه/ام (دي ان ال) بحسب اسم مکاندیسافیان ابرلاینر سیستم (الخطوط الجوية الاكتندافية) ، سائ نسوم بالخدمات بموجب الاتفاقية مع طائرات وملحق ومعدات اى من الشرکیں الاخريں او کلاہما . طالما ان الخدمات تنتم تحت اسم مکاندیسافیان ابرلاینر سیستم (الخطوط الجوية الاكتندافية) فإن هذه الخدمات سوف تُلغى في حالة عدم ميل شركة (ايه بي ايه) كشركة مفردة .

(٢) سعر ماتوطف شركة (أيه بي أيه) طائرات وملحقين ومعدات من الشركات الأخرى المشاركة في العطوط الحوية الأكيدامية، فإن شروط الاتفافية سوف تطبّق على الطائرات والملحقين والمعدات كما لو كانت طائرات وملحقين ومعدات تابعة لشركة (أيه بي أيه) والسلطات السويدية المختصة.

وإذا ما وافقت حكومة المملكة العربية السعودية على هذه الترتيبات
سربي أن اقترح اعتبار هذا الخطاب ورد معاييركم سمنة تدوين لتفاهم
حكومة حول هذه القضية .

أرجو أن تتقبلوا معاييركم أسمى اعتباراتي ، ، ،

من حكومة مملكة السويد

مفن هلتسر ش روم
وزیر الامم سالات

EXCHANGE OF LETTERS — ÉCHANGE DE LETTRES

I

خطاب مملكة السويد إلى المملكة العربية السعودية

صاحب المعالي .

بالإشارة الى اتفاقية التأمين على المركبات البحرية المنعقدة في هذا اليوم بين حكومة مملكة السويد وحكومة المملكة العربية السعودية ، يرجى اشعار معاليكم انه وبما لل المادة رقم ٢ من الاتفاقية ، قامت الحكومة السويدية بتعيين شركة ايه بي ايرروتراسبورت (ايه بي ايه) للعمل على الحفظ العادي للملاحة المرسوم مع الاتفاقية .

وشهدنا الحصول برسالة ان اؤكد سيادة عن حكومتكم التفاهم المعنوي التالي:

(١) بالرغم من شروط المادة رقم ٢ من الاتفاقية ، فإنه يجوز لشركة ايه بي ايرروتراسبورت المتعاقدة مع شركة ديت دانستك لوفتمارتسليكتاب ايه/اين (دي دي ال) وديت سورك لوفتمارتسليكتاب ايه/اين (دي ان ال) سحب اسم الحفظ العادي الاسكندنافية (اين ايه اين) ان تقدم الخدمات بموجب الاعامة مع طائرات وملاحي ومعدات اي من خطوط الطيران الآخرين او كلاهما ، وطالما ان الخدمات تخدم تحت اسم الحفظ العادي الاسكندنافية على تقدم الخدمات من قبل شركة ايه بي ايه كشركة مقردة .

(٢) سقدر ماتوظف شركة ايه بي ايرروتراسبورت طائرات وملاحي ومعدات تابعة لخطوط الطيران الأخرى المشاركة في الحفظ العادي الاسكندنافية ، مان شروط الاتفاقية سوف تتطابق على هذه الطائرات والملاحي ومعدات كما لو كانت طائرات وملاحي ومعدات تابعة لشركة ايه بي ايرروتراسبورت وسوف تتحمل شركة ايه بي ايه كامل المسؤولية بموجب الاتفاقية .

ملحقجدول الخط الحرجي

(^أ) الخطوط التي سوف يتم شغليها بالاتجاهين من قبل الخطوط الحوية المعينة من حكومة المملكة العربية السعودية :-

بغاط في المملكة العربية السعودية - بساط متوسطة مشتملة على كوسهان - استوكهولم - نقاط وراءها :

ويحوز للخطوط الحوية المعينة من قبل المملكة العربية السعودية في أي رحلة أو في جميع الرحلات أن تمنع عن السرول في أي من البساط المذكورة أعلاه بشرط أن تبدأ الخدمات المنعى عليها على هذا الخط من بساط في المملكة العربية السعودية .

(^ب) الخطوط التي سوف يتم شغليها بالاتجاهين من قبل الخطوط الحوية المعينة من حكومة مملكة السويد :

بساط في السويد - بساط متوسطة - الريادي ، بساط في السويد - نقاط متوسطة - جده - نقاط وراءها ويحوز للخطوط المعينة من قبل مملكة السويد في أي رحلة أو في جميع رحلاتها أن تمنع من السرول في أي من البساطات المذكورة أعلاه ، بشرط أن تبدأ الخدمات المنعى عليها على هذا الخط من بساط في السويد .

(^ج) يجوز للخطوط الحوية المعينة وستاً على احتسابها أن تخدم السطام المتوسطة والبطاطس التي وراءها في الدول الأخرى بشرط عدم ممارسة آلة حرب تجارية بين هذه النقاط والمعطدة الواقعة في أراضي الطرف المتعارض الآخر ، مالم يتم الالتفاف على عكس ذلك .

المادة رقم ١٩التحجيم

الاتفاقية الحالية واى تعديل لها وفقاً للمادة رقم (١٦) من هذه
الوثيقة تسجل في المنظمة الدولية للطيران المدني .

المادة رقم ٢٠بـهـ الـصـاحـيـة

تعتبر الاتفاقية الحالية سارية المعمول من تاريخ شادل المذكور
الدبلوماسية متبرة الى التنفيذ بالشكليات المتبعة المطلوبة من قبل
كل طرف متعاقد .

وشهادة على ماسو ما م الموصين الموقعين أدساه ، سيارة عن
حكومتيهما بتوقيع هذه الاتفاقية .

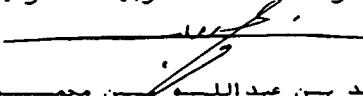
حررت في ستوكهولم هذا اليوم السابع عشر من شهر رجب عام ١٤٠٢ هـ الموافق ١٢
مارس من عام ١٩٨٧ م
من ثلاثة نسخ اصلية باللغة العربية والسويدية والإنجليزية وهي
حالة حدوث اي نزاع يكون النسخ الانجليزى هو المعتمد .

عن حكومة مملكة السويد



Gunnar Carlsson
سفين هلتر ستروم
وزير الاتصالات

عن حكومة المملكة العربية السعودية



فهد بن عبد الله بن محمد
مساعد وزير الدفاع والطيران
لشؤون الطيران المدني

- (٢) يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين ان يطلب اخر^١ مشاورات تتم اما عن طريق البحث او المراسلة وتداء^٢ خلال فترة (٩٠) شهرين يوما من تاريخ استلام الطلب . مالم يتلقى كل الطرفين المتعاقدين على تحديد هذه الفترة .
- (٣) اذا اعتبر اي من الطرفين المتعاقدين ان الامر يعنى تعديل شروط الاتفاقية الحالية يجور ان يطلب التشاور مع الطرف المتعاقد الاخر وتداء^٣ هذه المشاورات التي يمكن ان تتم بين سلطات الطيران اما عن طريق البحث او المراسلة خلال فترة (٦٠) شهرين يوما من تاريخ الطلب . واى تعديل يبعى عليه سارى المفعول بعد تأكيدته بواسطة سادل المذكرات الدبلوماسية .
- (٤) يجوز ان تتم التعديلات على ملحق هذه الاتفاقية بالاتفاق المباشر بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين .

المادة رقم ١٢

الانهاء

يجور لاي طرف من الاطراف المتعاقدة في اي وقت تعديم اخطار للطرف المتعاقد الاخر بفرازه انهاء هذه الاتفاقية . وبرسل هذا الاخطار فى ان واحد الى المنظمة الدولية للطيران المدني . وفي حالة تقديم هذا الاخطار تنتهي الاتفاقية الحالية بعد فترة (١٢) اشهر شهرا من تاريخ استلام الاخطار من قبل اي من الطرفين المتعاقدين ، مالم يتم سحب هذا الاخطار سقرار الانهاء عن طرس الانتهاء من الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء تلك الفترة وفي غاب الافرار بالاستلام من قبل الطرف المتعاقد الاخر ، يعنى الاخطار متلما بعد مص (١٤) اربعة عشر يوما من استلام المنظمة الدولية للطيران المدني للاحظار .

المادة رقم ١٣

التشخيص من المعاهدات المتعددة الاطراف

اذا اعتبرت معاهدة متعددة الاطراف بحصوى السفل الحوي سارية المفعول فيما يتعلق بالطرفين المتعاقدين . تعديل الاتفاقية الحالية للتتشخيص مع شروط هذه المعاهدة .

المادة رقم ١٥تسوية المنازعات

(١) اذا شاء اي زراع بين الاطراف المتعاقدة سمح بفسر او طرس

هذه الاتفاقية بحارل الاطراف المتعاقدة من اعطاء الاول تسوية عن طرس

التفاوضى .

(٢) اذا احعن الطرفان المتعاقدان في التوصل الى تسوية عن طرس

التفاوض يجوز الاتساع لاحالة النزاع الى شخص او هيئة اخرى لاتخاذ فرار

او احاله لنزاع بناء على طلب احد الاطراف المتعاقدة الى هيئة حكام

من ثلاثة اشخاص لاتخاذ الفرار يعين كل طرف واحدا من اعماه هذه الهيئة

ويعين الثالث من قبل الاشخاص الاثنين المعينين ، ويفسوم كل طرف من

الاطراف المتعاقدة بتعيين حكم خلال ستة (٦) ايام من تاريخ استلامه

اخطاوا من الطرف الاخر عن طرس الفواد الدبلوماسية طلب فيها تحكيم

النزاع ويعين الحكم الثالث خلال فترة اخرى قدرها (٦٠) شهرين يوما .

واذا فشل اي من الطرفين المتعاقدين في ترشيح حكم خلال الفترة المحددة

او اذا لم يعین الحكم الثالث خلال الفترة المحددة يحوز احد الطرفين

المتعاقدين ان يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني

تعيين حكم او حكام حسب حاجة النزاع . وفي هذه الحالة يكون الحكم

الثالث من مواطنى دولة ثالثة ويعمل كرئيس لهيئة التحكيم .

(٣) يلتزم الطرفان المتعاقدان بأى قرار يصدر بموجب العفارة رقم (٢)

من هذه المادة .

(٤) نفقات هيئة التحكيم يتحملها الطرفان المتعاقدان معاقة .

المادة رقم ١٦المشاورات والتعديلات

(١) سروح من التعاون الوثيق سعوم سلطاب الطيران للطريقين المتعاقدين

سالاتصال والتشارر مع عصها البعض من وقت لاحر بهدف صنان الالسلام

بتنعيم شروط الاتفاقية الحالى والملاحة بهذه الوثيقة .

المادة رقم ١٢تمثيل الخطوط الجوية

كل طرف متعاقد يسمح للخطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل الحق في الاحتفاظ باراصيحة بمكاتب وموظفين واداريين وتجاريين ومنبيس حسب ما تقتضيه متطلبات الخطوط الجوية المعينة وفقا لقوانين واحكام ذلك الطرف .

المادة رقم ١٣اعتماد جداول الرحلات

تفوم الخطوط الجوية المعينة من قبل احدى الاطراف المتعاقدة سنقدم حدول الرحلات لسلطان الطيران للطرف المتعاقد الآخر بما لا يقل عن (٣٠) ثلثين يوما قبل بداية تشغيل العملاء المفترحة ويشتمل سديم الجدول مواعيد وعدد الرحلات ونوع الطائرة المستخدمة بما في ذلك الرحلات المذكورة في المادة رقم (٤) من هذه الاتفاقية . ويتم اشعار سلطان الطيران بكل تعديل يتم فيما بعد .

المادة رقم ١٤الاعتراض على الشهادات والابيارات

شهادات صلاحية الطيران والكماءة والابيارات الصادرة او الصالحة من قبل احد الاطراف المتعاقدة ولا تزال سارية المفعول يعترف بها على أنها صالحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بهدف تشغيل الخدمات المتفق عليها . ويحتفظ كل طرف من الاطراف المتعاقدة بالحق في رفض الاعتراض على شهادات الكفاءة والابيارات المسوقة لمواطنه او التي تعتبر صالحة من قبل دولة اخرى سقد الطيران فهو اراضيه .

- (٤) يمكن ان تتم الموافقة صراحة ، وادا لم تعبر اي من سلطات الطيران عن عدم مصارحتها حلال (٢٠) ثلاثين يوما من تاريخ تعديها ، وبما للعمره رقم (٢) من هذه المادة ، تعتبر التعرفة معتمدة . وهي حالة تعفي من فترة التقديم كما هو مبين في الفقرة رقم (٢) ، يجوز لسلطات الطيران ان توافق بان تكون فترة اشعار عدم الموافقة اقل من ثلاثين يوما .
- (٥) اذا لم يتم الاتصال حول التعرفة وبما للعمره رقم (٢) من هذه المادة او اذا اعطت احد سلطات الطيران حلال الفترة الملاصمة وبما للفقرة رقم (٤) من هذه المادة لسلطات الطيران الاحرى اشعارا بعدم موافقتها على اي تعرفة متبقى عليها وفقا لشروط الفقرة (٢) تقوم سلطات الطيران للاظراف المتعاقدة بعد اجراء المفاوضات مع سلطات الطيران لاى بلد اخر تعتبر تصريحتها مفيدة بالمحاوله لتحديد التعرفة عن طريق الاتصال المتبادل .
- (٦) اذا لم تستطع سلطات الطيران الاصياع على اية تعرفة معتمدة لها بموجب الفقرة رقم (٢) من هذه المادة او عند تحديد اي شعرة بموجب الفقرة رقم (٥) من هذه المادة يرى السراج وبما لشروط البند رقم (١٥) من هذه الاتفاقية .
- (٧) تبقى التعرفة المسحدة وفقا لشروط هذه المادة صالحه الى حين تحديد تعرفة جديدة ومع ذلك لا يحور اطالة فترة التعرفة سعيمى هذه العره لاكثر من (١٢) شهرا بعد التاريخ المحدد لانتهائه .
- المادة رقم ١١
تبادل الاحصائيات
- تقوم سلطات الطيران لكل طرف متعاقد بتزويد سلطات الطيران للطرف المتعاقد الاحر ساء على طلب الاخيره ببيانات احصائية مطلوبه بهدف مراجعة لخدمات المنفذ عليها والمرودة من قبل الحطوط الجوية المعينة للطرف المتعاقد الاول . وتشتمل هذه البيانات على طامة المعلومات المطلوبه لتحديد مدار الحمولة المعمولة من قبل الحطوط الجوية على الخدمات المتبقى عليها .

- (٢) تمر الخدمات المقدمة من قبل الخطوط الجوية المعنية على خطوط البُل المحدد ، بالطاعة الصادرة لمتطلبات الحركة الجوية بين بلد هذه الخطوط وبلد الوصول النهائي . حسوى الخطوط المعنية من قبل اي من الاطراف المتعاقدة من التحميل والتوزيل من محطات وافعة في اراضي الطرف المتعاقد الاخر والرحلات الدولية القادمة من او المقادرة الى دول ثالثة على الممرات والطرق الجوية المحددة سوف تطبق وفقاً للمعايير العامة لاحر التطورات التي يوافق عليها الطرفان وتنبع للمعايير العامة التي تتصل بها هذه الطاقة .
- (١) متطلبات الحركة الجوية بين اراضي الطرف المتعاقد الذي من الخطوط الجوية ومحطات الوصول على الممرات والطرق الجوية المعنية .
- (ب) متطلبات اتمام عمليات خطوط الجوية .
- (ج) حمايات البُل الجوي للمنطقة التي تمر من خلالها الخطوط الجوية بعد الاخذ بعين الاعتبار الخدمات المحلية والاقليمية .

المادة رقم ١٠

التعريف

- (١) التعريف الذي يعرض من الخطوط المعنية لطرف متعاقد معامل البُل من او الى اراضي الطرف المتعاقد الاخر سوف يحدد بالمعنى المعمول مع مراعاة كافة العوامل المتعلقة بـ تكاليف التشغيل ، والارباح المعمولة وتعرفة الخطوط الجوية الأخرى .
- (٢) يتم الاتعاق على التعريف المشار اليها في السورم (١) من هذه المادة ، من قبل خطوط الطيران المعنية ، اذا كان ممكناً بعد اجراء المنشارات مع الخطوط الجوية الأخرى العاملة على كل او جزء من الخط الجوي ، ويتم التوصل الى هذا الاتعاق حيثما يكون ممكناً باستخدام اجراءات رابطة النقل الجوي الدولية (آيامات) لوضع التعريف .
- (٣) تغدو التعريفة المعنونة عليها لاعتمادها من سلطات الطيران المختصة للطرفين المتعاقدين بما لا يقل عن (٦٠) ستون يوماً قبل التاريخ المعتبر من ادخالها وهي بعض الحالات الخاصة يحور تحفيظ هذه العبرة وفقاً لموافقة السلطات المذكورة .

المادة رقم ٧استخدام المطارات والمرافق

الرسوم المفرومة في أراضي أي من الطرفين المتعاقدين على طائرة الخطوط المعيبة للطرف المتعاقد الآخر لقاء استخدام المطارات وعبرها من مراقب الطيران سويف لكون أعلى من تلك الرسوم المفرومة على الخطوط الجوية الوطنية التي تعمل على خدمات حوية دولية مماثلة.

المادة رقم ٨قوابض تخلصي الدخول

تحضع الركاب المعادريين مباشرة في أراضي أي من الطرفين المتعاقدين إلى قوابض الجمارك وضبط الهجرة فقط المطبقة من قبل كل طرف باستثناء ما يتعلّق بالإجراءات الامنية ضد العنف والغرفة الجوية.

امتنة الركاب والحمولة العاشرة مباشرة تعيّن من الرسوم الجمركية وعبرها من الرسوم المماثلة.

المادة رقم ٩أحكام الطاقة والسعه

بهدف تحقيق التوازن بين سعة الخدمات الجوية الممدددة للعمل الجوي ولي مطلب الحمّور، وبما لتحديد سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين تم الاتفاق بأن:-

- (١) تتمتّع الخطوط المعيبة من قبل كل طرف من الأطراف المتعاقدة بعمرضة معقوله ومسمّة لتشغيل الخدمات المتنقّل عليها للنقل بين أراضي الطرفين.
- (٢) عند تشغيل الخدمات المتنقّل عليها من قبل الخطوط الجوية المعيبة لدى طرف من الأطراف المتعاقدة تؤمّد مصلحة الخطوط الجوية المعيبة للطرف المتعاقد الآخر بعين الاعتبار حتى لا تؤثّر شكل غير لائق على الخدمات التي تخدمها الخطوط الجوية هذه الاختبر على كل أو جزء من الخطوط.

المادة رقم (٥)
الشروط المالية

- (١) يحول كل خطوط جوية معيبة تحويل وارسال العائدات المحلية
الرائدة عن المبالغ المدفوعة محليا الى ملدها دون قيود ، بحيث يتم
الارسال والتحويل على اساس معدلات الصرف الرسمية للدفعات الحارة
لمعدلات سوق صرف العملات السارية في الاماكن التي لا تتتوفر فيها معدلات
الصرف الرسمية .
- (٢) عندما تتحكم اتفاقية حامة نظام الدفع بين الطرفين المتعاقدين تطبق
هذه الاتفاقية .
- (٣) سوف تطبق رسوم البنك العادي معطى على مثل هذه التحويلات ، ولن تطبق
ايّة رسوم غيرها .

المادة رقم ٦
تطبيق القوانين

- (١) قوانيس ولوائح احد الاطراف المتعاقدة المتعلقة بدخول طائرة
تعمل على الخدمات الجوية الدولية او معاذرتها لارصيه او تشغيل وسوجه
الطائرة في اراضيه سوف تطبق على طائرات الخطوط الجوية المعنية من قبل
الطرف المتعاقد الآخر وسوف يتم التقييد بها من قبل الطائرة لدى دخولها
او معاذرتها لارصي الطرف المتعاقد الاول او خلال وجودها داخل اراضيه .
- (٢) قوانيس ولوائح احد الاطراف المتعاقدة المتعلقة بدخول او سفاه او
مغادرة الركاب او الملاحيين او حمولة الطائرة والقوانين المتعلقة
بالدخول والتحليق (الهجرة) والحوالات والرسوم الجمركية والحرج المعنوي
يلزم التقييد بها لدى الدخول او المغادرة او السفاه في اراضي الطرف
المتعاقد الاول .

التنفيذ بالقوانين واللوائح المنار بها في المادة رقم (٦) أو العمل
وفقا للشروط المعينة في الاتفاقيات الحالية ، مالم ينذر التوقيت
العورى أو فرض الشروط ضرورة لمنع حدوث حالات أخرى للغواصين أو
اللواصق وتمارس هذه الحقوق فقط بعد انتهاء الاتصالات مع الطرف المتعاقب
الآخر .

المادة رقم (٤)

الاعفاء من الرسوم الجمركية

(١) الطائرات التي تعمل على الخدمات الدولية من قبل الخطوط الجوية
المعنية لا ي من الطرفي المتعاقدين سلامتها إلى معداتها العادلة وقطع
العيار وتحميرات الوقود والتشحيم ومحزون الطائرة (مشتملة على
الطعام والمشروبات والسيجار) ، نعم من كافة الرسوم الجمركية ومن
رسوم التفتيش وغيرها من الرسوم أو الضرائب لدى وصولها إلى أراضي
الطرف المتعاقب الآخر ، شرط أن تبقى هذه المعدات والتحميرات على طهير
الطائرة حتى وقت إعادة احراجها ثانية .

(٢) المواد مثل الوقود ، بريت التشحيم ، قطع العيار ، المعدات العادلة
ومحزون الطائرة المواد المستخدمة لتشغيل الخدمات الدولية فقط
والمحلي في أراضي أحد الأطراف المتعاقدة بواسطة اوساطة عن
الخطوط المعنية للطرف المتعاقب الآخر ماعدا الخدمات البحرية تعفى من
الرسوم الجمركية وأجرور التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب
المعروفة في أراضي الطرف المتعاقب الأول ، حتى عند استخدام هذه
التحميرات والامدادات في حبر من الرحلة فوق الأراضي التي يتم فيها
التحميل على طهير الطائرة للطرف المتعاقب وقد يتطلب بعاء هذه المواد
المشار إليها أعلاه تحت مرافقة الجمارك .

(٢) ليس في العقرة رقم (١) اعلاه ما يقتضي منعاً امتيازياً للحطوط الجوية للطرف المتعاقدين ، لنقل الركاب والسفائج والبريد في اراضي الطرف المتعاقدين الاخر من مقابل مكانة او اجرة لنقلهم الى نقطة اخرى في اراضي ذلك الطرف المتعاقدين .

المادة رقم ٣

تعيين الحطوط الجوية

(١) يحول لكل طرف من الاطراف المتعاقدة تعيين حطوط جوية واحدة للطرف الاخر كتابياً بهدف تشغيل الخدمات المتفق عليها .

(٢) عند استلام هذا التعيين يفوم الطرف المتعاقد الاخر من حلال سلطات الطيران لديه وفقاً لشروط العروض رقم (٢) و (٤) من هذه المادة بمحال الحطوط الجوية المعيبة الناتجة المسماة للتشغيل دون سابق .

(٣) يحول لسلطات الطيران التابعة لأحدى الاطراف المتعاقدة ان تطلب من الحطوط الجوية المعيبة من قبل الطرف الاخر ان تشتت كفاءتها واهليتها في الارياف بالشروط العينة في اللوائح والمواسين المطبعة شكل عادي ومحفول من قبلها بطريقة لامتنافتها مع معاهدتها تشغيل الخدمات الجوية التجارية الدولية .

(٤) يحول لكل طرف من الاطراف المتعاقدة ان يرفع مقول تعيين حطوط جوية وان يلعن او يتمتع عن محظوظ التشغيل المشار اليه في العقرة رقم (٢) من هذه المادة او يفرض شروط يعتبرها لارمة لمارسة الحطوط الجوية للأسبارات المحددة في التعيين في حالة عدم انتساعه من ملكة هذه الحطوط ومرافقتها بشكل معال للطرف الاخر او مواطيبيه .

(٥) عند تعيين حطوط الطيران وتحويصها ، سمح لها سعدم الخدمات المنسق عليها شريط بعده التعرفة المعمورة وفقاً لشروط المادة رقم ١٠ من هذه الاتعابية بخصوص تلك الخدمات .

(٦) يحول لكل طرف من الاطراف المتعاقدة على نحو ممارسة الحطوط الجوية للأمتيازات المحددة في العقرة رقم (١) من المادة رقم (٢) او فرض شروط تعتبرها لارمة لمارسة هذه الأسبارات عند مثل الحطوط الجوية في

- (ج) الاصطلاح (اراضي) فيما يتعلق بأحدى الاطراف المتعاقدة يعني الاراضي والمعاهدات القليمية المجاورة لها تحت سلطة وحماية ورئاسة او ادارة الطرف المتعاقد .
- (د) الاصطلاح (معاهدة) يعني المعاهدة الدولية للطيران المدني المستهلة للت توقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤ وتشتمل على آية ملحقات متباينة موجب المادة رقم ٩٠ من تلك المعاهدة وآية تعديلات للملحقات او المعاهدة موجب المواد رقم ٩٠ و ٩٤ منها التي تبينها الاطراف المتعاقدة .
- (ه) الاصطلاح (الخدمات الجوية) ، (الخدمات الجوية الدولية) ، (الحطوط الجوية) و (التوقف لاغراض لاتتعلق بحركة النقل) تحمل معنى المعاهدة المعيبة في المادة رقم ٩٦ من المعاهدة .
- (د) الاصطلاح (الخدمات المتفق عليها) تعني آية خدمات حوية محدودة تقدم على الحطوط المعده في ملحوظة الاتفافية الحالى .
- (ر) الاصطلاح (التعريفة) يعني الاعمار التي تدفع لنقل الركاب والامتعة والمسافر والشروط التي تطبق عليها هذه الاعمار مشتملة على اسعار وشروط الوكالة وغيرها من الخدمات التاسعة .

المادة رقم ٢

حقوق حركة النقل

- (١) يسمح كل طرف من الاطراف المتعاقدة الطرف الآخر الحفوف التالية لتقديم الخدمات الجوية الدولية من قبل العطوط الجوية المعيبة .
- (أ) الطيران دون الهبوط عبر اراضي الطرف المتعاقد الاخر .
- (ب) التوقف في الاراضي المذكورة لاغراض لاتتعلق بحركة النقل .
- (ج) التوقف في الاراضي المذكورة من المحطات المعيبة في ملحوظة هذه الاتفافية بهدف انتزاع وتحميل النقل الحوى من ركاب ومسافر ومربيد محتملة او على انفراد .

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاقية نقل جويبيانحكومة المملكة العربية السعودية - وحكومة مملكة السويد

ان حكومة المملكة العربية السعودية وحكومة مملكة السويد المثار اليهما فيما بعد بالاطراف المتعاقدة ، كوهما اطراف في المعاهدة الدولية للطيران المدني التي استهلت للتوقيع عليها في شيكاغو من اليوم السابع من شهر ديسمبر عام ١٩٤٤ ورغبة منها في الوصول الى اتفاق بهدف اقامة وتشغيل خدمات جوية بين وخارج اراضيها فـ اتفقا على ما يلى :-

المادة (١)تعريفات

- لغرض الاتفاقية الحالى ، مالم يتطلب بيان الكلام عكس ذلك :-
- (ا) الاصلاح (سلطات الطيران) يعني ، فى حالة المملكة العربية السعودية رئاسة الطيران المدني / او اي شخص او هيئة مفوضة بالقيام بأية وظيفة تمارس من قبل رئاسة الطيران المدني المذكور فى الوقت الحالى او وظائف مشابهة ، و ، فى حالة السويد ، وزارة الاعمال العامة لمملكة الدنمارك او اي شخص او هيئة مفوضة بالقيام بأية وظائف تمارس فى الوقت الحالى من قبل مجلس الطيران المدني لمملكة السويد المذكور او وظائف مشابهة .
- (ب) الاصلاح (الخطوط الجوية المعينة) يعني الخطوط الجوية التى تعينها احد اطراف المتعاقدة عن طريق ائمار كتابى للطرف المعتمد الاخر وفقا لل المادة رقم ٢ من الاتفاقية الحالى لتشغيل خدمات جوية على الخطوط المحددة فى الملحق لهذا الموضوع .

[TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE SUÈDE
ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME D'ARABIE SAOUDITE RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS**

Le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite, ci-après dénommés les Parties contractantes,

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², et

Désireux de conclure un accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et sauf indication contraire du contexte :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume de Suède, du Conseil de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions que peut actuellement exercer ledit Conseil ou des fonctions similaires, et en ce qui concerne le Royaume d'Arabie saoudite, de la Direction de l'aviation civile et de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions que peut actuellement exercer ladite Direction ou des fonctions similaires, et

b) L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien que l'une des Parties contractantes aura désignée, par notification à l'autre Partie, conformément aux dispositions de l'article 3 du présent Accord, pour exploiter des services aériens sur les routes indiquées dans l'annexe à la présente;

c) Le terme « territoire », en ce qui concerne une Partie contractante, désigne les étendues terrestres placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection, la tutelle ou l'administration de cette Partie contractante, ainsi que les eaux territoriales adjacentes;

d) Le terme « Convention » désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement apporté aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci qui ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

e) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transports aériens » et « escale non commerciale » ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

¹ Entré en vigueur le 14 octobre 1987, date de la dernière des notifications (des 20 septembre et 14 octobre 1987) par lesquelles les Parties contractantes se sont informées de l'accomplissement des formalités requises, conformément à l'article 20.

² Nations Unies, *Recueil des Traité*s, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, pp. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

f) L'expression « services convenus » désigne tout service aérien assuré régulièrement sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord;

g) Le terme « tarif » signifie le prix perçu pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises et les conditions dans lesquelles il est appliqué, y compris les commissions perçues et les conditions imposées par les agences et autres services auxiliaires.

Article 2

DROITS DE CIRCULATION

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise désignée :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire; et

c) Y faire escale aux points indiqués dans l'annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

2) Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne pourra être interprétée comme conférant à l'entreprise d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

Article 3

DÉSIGNATION DE L'ENTREPRISE

1) Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises qui seront chargées d'assurer les services convenus.

2) Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, par l'intermédiaire de ses autorités aéronautiques et sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder dans les meilleurs délais la permission d'exploitation voulue à l'entreprise désignée.

3) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4) Chaque Partie contractante pourra refuser d'accepter la désignation d'une entreprise, suspendre ou retirer à une entreprise la permission d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article, ou imposer à une entreprise les conditions d'exercice des droits spécifiés dans ladite permission qu'elle jugera nécessaires dans tous les cas où elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de la Partie qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci.

5) Lorsqu'une entreprise aura été désignée et autorisée, elle pourra commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif applicable au service considéré ait été fixé conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord.

6) Chaque Partie contractante pourra suspendre l'exercice par une entreprise des droits énoncés au paragraphe 1 de l'article 2 du présent Accord ou imposer à une entreprise les conditions d'exercice de ces droits qu'elle jugera nécessaires, dans tous les cas où l'entreprise ne se conformera pas aux lois et règlements visés à l'article 6 du présent Accord ou ne conformera pas son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord; il est entendu toutefois que, sauf nécessité urgente de prendre des mesures de suspension ou d'imposer des conditions afin d'empêcher que les lois et règlements ne continuent d'être enfreints, il ne sera fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 4

EXEMPTION DE DROITS DE DOUANE ET AUTRES

1) Les aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes, ainsi que leur équipement normal, les pièces de rechange, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs seront exemptés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, étant entendu que cet équipement et ces approvisionnements demeureront à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2) Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord introduits dans le territoire de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou pris à bord des aéronefs exploités par ladite entreprise, et destinés uniquement à être utilisés pour l'exploitation de services internationaux seront, à l'exception des frais correspondant au service rendu, exempts desdits droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes imposés dans le territoire de la première Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés pendant le survol du territoire de la Partie contractante où ils ont été pris à bord. Les articles susmentionnés pourront être soumis à une surveillance ou à un contrôle douaniers.

Article 5

DISPOSITIONS FINANCIÈRES

1) Chaque entreprise désignée pourra convertir et transférer dans son pays, sans restrictions, l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. La conversion et le transfert s'effectueront sur la base des taux de change officiels afférents aux paiements courants ou, en l'absence de taux de change officiels, aux taux de change du marché pour les paiements courants.

2) Dans tous les cas où le système de paiements entre les deux Parties contractantes est régi par un accord spécial, cet accord spécial s'appliquera.

3) Aucune commission autre que les frais bancaires normaux ne sera applicable à ces transferts.

Article 6

LOIS APPLICABLES

1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes, relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de la même manière qu'ils s'appliquent aux siens et seront respectés par ces aéronefs lors de leur entrée et de leur sortie du territoire de la première Partie contractante, de même que pendant leur séjour sur ledit territoire.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes, relatifs à l'entrée, au séjour ou à la sortie de son territoire des passagers, équipages, courrier ou marchandises transportés par des aéronefs, tels que les règlements relatifs aux formalités d'admission, de congé et d'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, seront respectés lors de l'entrée ou de la sortie du territoire de la première Partie contractante ou du séjour sur ledit territoire.

Article 7

UTILISATION DES AÉROPORTS ET INSTALLATIONS

Les taxes imposées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations aéronautiques par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevées que celles imposées aux aéronefs de la compagnie aérienne nationale de la première Partie contractante assurant des services aériens internationaux similaires.

Article 8

FORMALITÉS D'ADMISSION

Les passagers en transit direct par le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne seront soumis qu'aux formalités de contrôle des douanes et de l'immigration de chacune des Parties contractantes, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité contre la violence et la piraterie aérienne.

Les bagages et marchandises en transit direct seront exonérés des droits et autres taxes similaires.

Article 9

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

Afin d'établir et de maintenir un équilibre entre la capacité des services aériens convenus et les besoins du public en transports aériens tels qu'ils sont déterminés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes, il est convenu que :

1) L'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes aura la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus pour assurer le trafic entre les territoires des deux Parties.

2) L'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.

3) Les services assurés par une entreprise désignée sur les routes indiquées auront toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins du trafic entre le pays d'origine de la compagnie aérienne et le pays de destination finale du trafic. Dans l'exercice du droit qu'a l'entreprise désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes d'embarquer ou de débarquer, en des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sur les routes aériennes indiquées, il conviendra de respecter les principes généraux de développement ordonné auxquels les deux Parties contractantes souscrivent ainsi que le principe suivant lequel la capacité doit être proportionnée :

a) Aux exigences du trafic entre le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise et les destinations du trafic sur les routes indiquées;

b) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers;

c) Aux besoins en trafic aérien de la région desservie par l'entreprise, compte dûment tenu des services locaux et régionaux.

Article 10

TARIFS

1) Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment des frais d'exploitation, de la réalisation d'un bénéfice normal et des tarifs pratiqués par les autres entreprises.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées, après consultation des autres entreprises exploitant tout ou partie de la route, et cet accord devra, autant que possible, être réalisé en recourant aux procédures de fixation des tarifs de l'Association internationale des transports aériens.

3) Les tarifs ainsi convenus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes soixante (60) jours au moins avant la date proposée pour leur mise en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4) Cette approbation pourra être donnée formellement. Si aucune des autorités aéronautiques n'a exprimé son refus dans les 30 jours suivant la date à laquelle lesdits tarifs ont été soumis, conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Au cas où la période prévue pour la soumission des tarifs est abrégée, comme prévu au paragraphe 3 susmentionné, les autorités aéronautiques pourront décider que le délai dans lequel doit être notifié un éventuel refus d'approuver un tarif sera inférieur à 30 jours.

5) S'il n'y a pas accord sur un tarif conformément au paragraphe 2 du présent article ou si, durant le délai prévu au paragraphe 4 du présent article une autorité aéronautique notifie à l'autre autorité aéronautique son refus d'approuver le tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2 susmentionné, les autorités aéronautiques des Parties contractantes, après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout autre Etat dont elles jugeront l'avis utile, s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

6) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à s'entendre au sujet de l'approbation d'un tarif qui leur est soumis en application du paragraphe 3 du présent article ou de la fixation d'un tarif en vertu du paragraphe 5, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

7) Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé. Néanmoins, l'application d'un tarif ne sera pas prolongée, au titre de ce paragraphe, plus de 12 mois après la date à laquelle ce tarif aurait expiré.

Article 11

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fourriront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte, sur les services convenus, par l'entreprise désignée par la première Partie.

Ces relevés contiendront toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise sur les services convenus.

Article 12

REPRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE

Chacune des Parties contractantes accordera à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et le personnel administratif, commercial et technique nécessaire pour les besoins de l'entreprise en question, conformément aux lois et règlements de cette Partie.

Article 13

APPROBATION DES HORAIRES

L'entreprise désignée par une Partie contractante soumettra ses horaires de vol aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante trente (30) jours au moins avant la date effective ou prévue de leur entrée en vigueur. Les données présentées sont notamment les horaires, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés, y compris les vols visés à l'article 2 du présent Accord.

Toute modification apportée ultérieurement sera communiquée aux autorités aéronautiques.

*Article 14***RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS, BREVETS ET LICENCES**

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de refuser de reconnaître, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, des brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés par un autre Etat.

*Article 15***RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

- 1) Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, elles s'efforceront, en premier lieu, de le régler par la négociation.
- 2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent convenir de renvoyer le différend, pour décision, à une personne ou organe donné, ou le différend pourra, à la demande de l'une d'elles, être soumis à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, chacune des Parties contractantes en nommant un et le troisième étant désigné d'un commun accord par les deux premiers arbitres choisis. Chaque Partie contractante désignera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre devra être désigné avant l'expiration d'un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prévu ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prévu, chacune des Parties contractantes pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner, selon le cas, un ou plusieurs arbitres. En pareil cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et fera office de président de l'organe d'arbitrage.
- 3) Les Parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.
- 4) Les frais du tribunal arbitral seront répartis à égalité sur les Parties contractantes.

*Article 16***CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS**

- 1) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se consulteront régulièrement en vue d'assurer l'application et le respect des dispositions du présent Accord et de son annexe.
- 2) Chaque Partie contractante pourra demander qu'aient lieu des consultations, qui pourront se faire directement ou par correspondance et commenceront dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui suivent la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'acceptent d'un commun accord une extension de ce délai.

3) Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre Partie contractante. Cette consultation, qui pourra se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions soit par correspondance, débutera dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur après sa confirmation par un échange de notes diplomatiques.

4) Des modifications pourront être apportées à l'annexe au présent Accord par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 17

RÉSILIATION

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre sa décision de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si pareille notification est donnée, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie laura reçue, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

CONFORMITÉ AVEC DES CONVENTIONS MULTILATÉRALES

Si une convention multilatérale relative aux transports aériens entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, le présent Accord sera modifié de façon à être harmonisé avec les dispositions de ladite convention.

Article 19

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et toute modification dont il ferait l'objet conformément à l'article 16 seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des notes diplomatiques indiquant que les formalités requises par chacune des Parties contractantes ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs sceaux.

FAIT à Stockholm le 17 mars 1987, en trois exemplaires originaux en langues suédoise, arabe et anglaise. En cas de différend, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
du Royaume de Suède :

SVEN HULTERSTRÖM

Pour le Gouvernement
du Royaume d'Arabie saoudite :

**FAHAD BIN ABDULLAH BIN
MOHAMMED**

ANNEXE**ROUTES**

A. Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par le Royaume d'Arabie saoudite :

Points en Arabie saoudite - Points intermédiaires, y compris Copenhague - Stockholm - Points situés au-delà, y compris Oslo.

L'entreprise désignée du Royaume d'Arabie saoudite pourra, pour tout ou partie de ses vols, omettre de faire escale à tout point parmi ceux énumérés ci-dessus, sous réserve que les services convenus sur cette route partent de points situés en Arabie saoudite.

B. Routes à exploiter dans les deux sens par l'entreprise désignée par le Gouvernement du Royaume de Suède :

Points en Suède - Points intermédiaires - Riyad.

Points en Suède - Points intermédiaires - Jeddah - Points au-delà.

L'entreprise désignée du Royaume de Suède pourra, pour tout ou partie de ses vols, omettre de faire escale à tout point parmi ceux énumérés ci-dessus, sous réserve que les services convenus sur cette route partent de points situés en Suède.

C. Les entreprises désignées auront la faculté de desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sur le territoire de pays tiers, à condition qu'aucun droit commercial ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante, sauf convention contraire entre les deux Parties.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Le 17 mars 1987

Monsieur le Vice-Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens signé ce jour entre le Gouvernement du Royaume de Suède et le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite, j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'article 3 dudit Accord, le Gouvernement suédois désigne AB Aerotransport (ABA) comme entreprise chargée d'exploiter les routes indiquées dans l'annexe audit Accord.

A cet égard, je tiens, au nom de mon Gouvernement, à confirmer qu'il a été convenu ce qui suit :

1. Nonobstant les dispositions de l'article 3 du présent Accord, la compagnie AB Aerotransport, qui opère en association avec les compagnies Det Danske Luftfaartsselskab A/S (DDL) et Det Norske Luftfartsselskab A/S (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS), peut utiliser, pour exploiter les services convenus en vertu de l'Accord, des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant à l'une des deux autres compagnies ou aux deux. Lorsque des services sont exploités sous l'emblème SAS, ils ne seront pas exploités par ABA en tant que compagnie distincte.

2. Dans la mesure où la compagnie AB Aerotransport (ABA) utilise des aéronefs, des équipages et du matériel appartenant aux autres entreprises qui font partie du Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions du présent Accord s'appliqueront auxdits aéronefs, équipages et matériel au même titre que s'ils appartenaient à la compagnie AB Aerotransport (ABA); les autorités suédoises compétentes ainsi que la compagnie AB Aerotransport (ABA) en assumerons alors l'entièvre responsabilité aux fins du présent Accord.

Si les présents arrangements ont l'agrément du Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite, j'ai l'honneur de proposer que la présente lettre et votre réponse affirmative soient considérées comme consignant l'accord de nos deux Gouvernements en la matière.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Gouvernement du Royaume de Suède :

SVEN HULTERSTRÖM

II

Monsieur le Ministre,

Me référant à l'Accord relatif aux transports aériens signé ce jour entre le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite et le Gouvernement du Royaume de Suède, j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'article 3 dudit Accord, le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite désigne Saudia Airline comme entreprise chargée d'exploiter les routes indiquées dans l'annexe audit Accord.

En accusant simultanément réception de la lettre par laquelle le Gouvernement du Royaume de Suède notifie sa désignation correspondante de la compagnie AB Aerotransport (ABA), j'ai l'honneur de vous confirmer, au nom de mon Gouvernement, l'interprétation suivante :

[*Voir lettre I*]

Veuillez agréer, etc.

Le 17 mars 1987

Pour le Gouvernement du Royaume d'Arabie saoudite :
FAHAD BIN ABDULLAH BIN MOHAMMED
