



Treaty Series No. 68 (1946)

Agreement

between the Government of the United Kingdom
and the Royal Swedish Government

relating to Air Services

[With Annex]

London, 27th November, 1946

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs
to Parliament by Command of His Majesty*

LONDON

HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

THREEPENCE NET

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED
KINGDOM AND THE ROYAL SWEDISH GOVERNMENT RELATING
TO AIR SERVICES [WITH ANNEX]

London, 27th November, 1946

THE Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Royal Swedish Government, desiring to conclude an agreement for the purpose of promoting air communications to, through and from their respective territories, have appointed authorised plenipotentiaries for this purpose who have agreed as follows:—

ARTICLE 1

The establishment of air services shall be governed by the following general principles:—

- (1) The contracting parties desire to foster and encourage the widest possible distribution of the benefits of air travel at the cheapest rates consistent with sound economic principles; and to stimulate international air travel as a means of promoting friendly understanding and good will among peoples and ensuring as well the many indirect benefits of this new form of transport for the common welfare of both countries.
- (2) The contracting parties declare their adherence to the principles and purposes set out in the preamble to the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944⁽¹⁾.
- (3) The air transport facilities available to the travelling public should bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.
- (4) There shall be a fair and equal opportunity for the air lines of each contracting party to operate on any route between their respective territories covered by this Agreement and its Annex.
- (5) In the operation by the air lines of either contracting party of the trunk services described in the Annex to this Agreement, the interests of the airlines 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 routes.
- (6) The services provided by the designated airlines of the contracting parties under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country which has designated the airline and the country of ultimate destination of the traffic. The right of the airlines of each of the two parties under Schedules I and II respectively to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Schedules to this Agreement

⁽¹⁾ "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

Konungariket Sveriges regering samt Det Förenade Konungariket Storbritannien och Norra Irlands regering, vilka önska avsluta en överenskommelse i syfte att främja luftfartsförbindelserna till, genom och från sina respektive territorier, hava för detta ändamål utsett befullmäktigade ombud, vilka överenskommit om följande :

ARTIKEL 1

Följande allmänna grundsatser skola tillämpas vid upprättandet av flyglinjer :

- (1) De avtalslutande parterna önska främja och befordra största möjliga utnyttjande av lufttrafikens fördelar till lägsta, med sunda ekonomiska grundsatser förenliga taxor samt uppmuntra internationell lufttrafik såsom ett medel att skapa vänskapligt samförstånd och god vilja folken emellan, ävensom till båda ländernas gemensamma fromma tillgodogöra sig de många indirekta fördelar, som detta nya transportmedel innebär.
- (2) De avtalsslutande parterna förklara sin anslutning till de grundsatser och syften, som angivas i inledningen till den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade konventionen angående internationell civil luftfart.
- (3) De flygtransportmöjligheter, som ställas till den resande allmänhetens förfogande, böra så nära som möjligt motsvara trafikbehovet.
- (4) Envar av de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag skall äga rättvisa och lika möjligheter att mellan respektive länder trafikera varje sträcka, som finnes omnämnd i förevarande överenskommelse och bilagan därtill.
- (5) Vid trafikerandet av de genomgående flyglinjer, vilka återfinnas i bilagan till förevarande överenskommelse, skall den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag taga hänsyn till den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretags intressen, så att otillbörligt intrång icke göres i den lufttrafik, som sistnämnda part helt eller delvis upprätthåller på samma sträckor.
- (6) Den lufttrafik, som i enlighet med denna överenskommelse och dess bilaga upprätthålles av de lufttrafikföretag, vilka utsetts av de avtalsslutande parterna, skall hava till huvudsakligt ändamål att erbjuda en trafikkapacitet, som motsvarar behovet av trafik mellan det land, som har utsett lufttrafikföretaget, och det land, där trafikens slutpunkt är belägen. Rättigheten att i internationell trafik å den plats eller de platser, vilka angivits i de till förevarande överenskommelse fogade förteckningarna, taga ombord eller avlämna passagerare, gods och post till eller från ett tredje land, skall utövas i överensstämmelse med de allmänna grundsatser för

shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development to which both contracting parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related—

- (a) to traffic requirements between the country of origin and the country of destination;
- (b) to the requirements of through airline operation; and
- (c) to the traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of local and regional services.

- (7) There shall be frequent consultation between the aeronautical authorities of the contracting parties and close collaboration between them on the observance of the principles and the implementation of the provisions of this Agreement and its Annex.

ARTICLE 2

Each contracting party grants to the other contracting party the rights specified in the Annex to this Agreement for the purpose of the establishment of the air services therein described (hereinafter referred to as the "agreed services"). The agreed services may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the contracting party to whom the rights are granted.

ARTICLE 3

(1) Each of the agreed services may be put into operation as soon as the contracting party to whom the rights have been granted has designated an airline or airlines for the specified route or routes. The contracting party granting the rights shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of Article 7, be bound to grant without delay the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned.

(2) The airlines designated may be required to satisfy the competent aeronautical authorities of the contracting party granting the rights that they are qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by these authorities to the operations of commercial airlines.

ARTICLE 4

(1) The charges which either of the contracting parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other contracting party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services.

(2) Fuel, lubricating oils and spare parts introduced into or taken on board aircraft in the territory of one contracting party by, or on behalf of, the airlines designated by the other contracting party and intended solely for use by the aircraft of such designated airlines shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or similar charges imposed by the former contracting party, treatment not less favourable than that granted to national airlines engaged in international air transport or to the airline of the most favoured nation.

luftfartens ändamålsenliga utveckling, till vilka båda de avtalslutande parterna anslutit sig, samt under beaktande av den allmänna grundsatsen att trafikkapaciteten skall stå i förhållande till: .

- (a) behovet av trafik mellan ursprungslandet och det land, där trafikens slutpunkt är belägen,
- (b) behovet av genomgående flygtrafik, samt
- (c) behovet av trafik inom det område, genom vilket flyglinjen passerar, sedan hänsyn tagits till lokala och regionala flyglinjer.

- (7) Mellan de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter skola ofta återkommande överläggningar äga rum ävensom ett nära samarbete mellan dem upprätthållas rörande efterlevandet av grundsatserna i förevarande överenskommelse jämte bilaga samt fullgörandet av däri inrymda bestämmelser.

ARTIKEL 2

Envar av de avtalsslutande parterna beviljar den andra parten de i bilagan till förevarande överenskommelse angivna rättigheter, vilka äro erforderliga för upprättande av flyglinjer på de i bilagan omförmälda sträckorna (här nedan kallade "överenskomna flyglinjer"). Den avtalsslutande part, som beviljats rättigheterna ifråga, må efter gottfinnande påbörja trafiken omedelbart eller vid en senare tidpunkt.

ARTIKEL 3

(1) Var och en av de överenskomna flyglinjerna må upprättas, så snart avtalsslutande part, som beviljats rättigheterna, har utsett ett eller flera lufttrafikföretag att driva trafik å den angivna flyglinjen eller flyglinjerna, och har därvid avtalsslutande part, som beviljat rättigheterna, att under beaktande av bestämmelserna i denna artikels moment 2 samt i artikel 7 utan dröjsmål lämna vederbörligt trafiktillstånd till det eller de lufttrafikföretag, varom fråga är.

(2) De utsedda lufttrafikföretagen kunna åläggas att inför behörig luftfartsmyndighet i den avtalsslutande stat, vilken beviljat rättigheterna, styrka sig hava erforderliga kvalifikationer jämlikt av denna luftfartsmyndighet för yrkesmässig luftfart sedvanligen tillämpade lagar och bestämmelser.

ARTIKEL 4

(1) De avgifter för begagnande av flygplatser och andra anläggningar, som endera av de avtalsslutande parterna må upptaga eller låta upptaga av lufttrafikföretag, utsedda av den andra avtalsslutande parten, skola icke vara högre än vad landets inhemska luftfartyg i liknande internationell trafik erlægga för begagnande av sådana flygplatser och anläggningar.

(2) Drivmedel, smörjoljor och reservdelar, som av lufttrafikföretag, utsedda av den ena avtalsslutande parten, eller för dylikt företags räkning införas till den andra avtalsslutande partens territorium eller tagas ombord å luftfartyg i detta land och som utslutande äro avsedda för ifrågavarande företags luftfartyg, skola, i vad avser tull- och inspektionsavgifter eller liknande pålagor i detta territorium, komma i åtnjutande av en behandling, som icke är mindre gynnsam än den, som medges inhemska lufttrafikföretag i internationell lufttrafik eller lufttrafikföretag hemmahörande mest gynnad nation.

(3) Aircraft of the designated airlines of one contracting party operating on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt in the territory of the other contracting party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that territory.

ARTICLE 5

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one contracting party and still in force shall be recognised 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 recognise, for the purpose of flight above its own territory certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other contracting party or any other State.

ARTICLE 6

(1) The laws and regulations of one contracting party relating to entry into, departure from or flights over its territory of aircraft engaged in international air navigation shall apply to aircraft of the designated airlines of the other contracting party.

(2) The laws and regulations of one contracting party relating to the entry into 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 applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of designated airlines of the other contracting party while in the territory of the first contracting party.

ARTICLE 7

Each contracting party reserves the right to withhold or revoke the rights specified in the Annex to this Agreement in any case in which it is not satisfied that principal ownership and effective control of a designated airline of the other contracting party are vested in nationals of either contracting party, or in case of failure by a designated airline to comply with its laws and regulations as referred to in Article 6, or otherwise to fulfil the conditions under which the rights are granted in accordance with this Agreement.

ARTICLE 8

This Agreement shall be registered with the Provisional International Civil Aviation Organisation set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944⁽²⁾, or its successor.

ARTICLE 9

If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision or provisions of the Annex to this Agreement, such modification may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

⁽²⁾ "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

(3) Luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag, utsedda av endera avtalslutande parten och trafikerande de överenskomna flyglinjerna ävensom förråd av drivmedel, smörjolja, reservdelar, sedvanlig utrustning och förnödenheter ombord å luftfartyget, skola i den andra avtalslutande partens territorium vara befriade från tull- och inspektionsavgifter, undersökningskostnader eller liknande pålagor eller avgifter, även när sådana förråd nyttjas vid flygning över sistnämnda parts territorium.

ARTIKEL 5

Luftvärdighetsbevis, luftfartscertifikat och tillståndsbevis, som utfärdats eller förlänats giltighet av en av de avtalslutande parterna och fortfarande äro giltiga, skola tillerkännas giltighet av den andra avtalslutande parten för trafik på de överenskomna flyglinjerna. Envar av de avtalslutande parterna förbehåller sig emellertid rätt att, beträffande luftfart över dess eget territorium, vägra godkänna luftfartscertifikat och tillståndsbevis utfärdade för dess egna medborgare av den andra avtalslutande parten eller av myndighet i annan stat.

ARTIKEL 6

(1) Avtalslutande parts lagar och bestämmelser angående ankomst till och avfärd ifrån samt färd över dess territorium av luftfartyg i internationell lufttrafik skola äga tillämpning på luftfartyg, som tillhöra lufttrafikföretag, utsedda av den andra avtalslutande parten.

(2) Avtalslutande parts lagar och bestämmelser angående ankomst till eller avfärd från dess territorium av passagerare, besättning och gods å luftfartyg (såsom bestämmelser angående in- och utresa, immigration, pass, tull och karantän) skola vara tillämpliga i vad avser passagerare, besättning och gods å luftfartyg tillhörande lufttrafikföretag, som utsetts av den andra avtalslutande parten, under uppehåll på den förstnämnda avtalslutande partens territorium.

ARTIKEL 7

Envar av de avtalslutande parterna förbehåller sig rätt att förvägra eller återkalla de rättigheter, som angivits i bilagan till förevarande överenskommelse, därest den icke finner det tillfredsställande styrkt, att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över ett lufttrafikföretag, utsett av den andra avtalslutande parten, innehavas av medborgare i de fördragsslutande staterna, eller därest ett utsett lufttrafikföretag underlåter att, såsom berörts i artikel 6, ställa sig till efterrättelse den andra avtalslutande partens lagar och bestämmelser eller att i övrigt uppfylla de villkor, varpå rättigheter lämnats jämlikt förevarande överenskommelse.

ARTIKEL 8

Förevarande överenskommelse skall inregistreras hos den provisoriska internationella civila luftfartsorganisation, som upprättats i enlighet med den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, eller efterföljande organisation.

ARTIKEL 9

Därest endera av de avtalslutande parterna finner det önskvärt att vidtaga förändringar i någon eller några bestämmelser i bilagan till förevarande överenskommelse, må dylika förändringar vidtagas genom direkt överenskommelse mellan de avtalslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

ARTIKEL 10

Varje tvist mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av förevarande överenskommelse eller dess bilaga skall för avgörande hänskjutas till rådet i den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen (i överensstämmelse med bestämmelserna i artikel 3, avdelning 6, punkt 8 av den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart) eller till rådet eller annat behörigt organ inom den efterföljande organisationen, såvida icke de avtalsslutande parterna överenskomma om att hänskjuta tvistefrågan till en skiljedomstol, utsedd genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna, eller till annan person eller organisation. De avtalsslutande parterna förbinda sig att ställa sig det meddelade utslaget till efterrättelse.

ARTIKEL 11

Därest en allmän, multilateral luftfartskonvention, vilken biträdes av de båda avtalsslutande parterna, träder i kraft, skola i förevarande överenskommelse sådana ändringar vidtagas, att den bringas i överensstämmelse med bestämmelserna i förenämnda konvention.

ARTIKEL 12

Envar av de avtalsslutande parterna må vid vilken tidpunkt som helst meddela den andra avtalsslutande parten, att den önskar uppsäga förevarande överenskommelse. Dylikt meddelande skall samtidigt delgivas den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen eller efterföljande organisation. Därest dylikt meddelande lämnas, skall förevarande överenskommelse upphöra att gälla på i uppsägningsmeddelandet angiven dag, dock icke tidigare än 12 månader efter den dag, då den andra avtalsslutande parten mottog meddelande om uppsägningen, såvida icke före utgången av nämnda period uppsägningen återkallas genom ömsesidig överenskommelse. Därest den andra avtalsslutande parten icke erkänner emottagandet av uppsägningsmeddelandet, skall uppsägningen anses hava emottagits 14 dagar efter det att meddelande om uppsägningen mottagits av den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen eller efterföljande organisation.

ARTIKEL 13

I förevarande överenskommelse jämte bilaga skall med "efterföljande organisation" avses den organisation, som, sedan den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade konventionen angående internationell civil luftfart trätt i kraft, kommer att ersätta den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen.

ARTIKEL 14

Denna överenskommelse träder i kraft å dagen för dess undertecknande.

Till bekräftelse härav hava undertecknade, av sina respektive regeringar därtill behörigen befullmäktigade ombud, undertecknat denna överenskommelse och försett densamma med sina sigill.

Som skedde i London den 27 november 1946 i dubbla exemplar, på svenska och engelska språken, vilka båda texter skola äga lika vitsord.

(L.S.) GEO. S. LINDGREN.

(L.S.) B. G. PRYTZ.

BILAGA

1. De lufttrafikföretag, som av Det Förenade Konungarikets regering utsetts i syfte att trafikera flyglinjerna på i bifogade förteckning nr 1 angivna sträckor, äro The British European Airways Corporation och/eller det eller de ytterligare lufttrafikföretag, som i vederbörlig ordning må anmälas av den behöriga luftfartsmyndigheten i Det Förenade Konungariket till den behöriga luftfartsmyndigheten i Sverige.

2. De lufttrafikföretag, som av svenska regeringen utsetts i syfte att trafikera flyglinjerna på i bifogade förteckning nr 2 angivna sträckor, äro Aktiebolaget Aerotransport, Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag och/eller det eller de ytterligare lufttrafikföretag, som i vederbörlig ordning må anmälas av den behöriga luftfartsmyndigheten i Sverige till den behöriga luftfartsmyndigheten i Det Förenade Konungariket.

3. För trafikerande av flyglinjerna på de sträckor, som upptagits i förteckning nr 1 till denna bilaga, skola de i punkt 1 ovan angivna brittiska lufttrafikföretagen medgivas rätt att överflyga Sverige och där företaga tekniska mellanlandningar, att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post i överensstämmelse med grundsatserna i artikel 1 av förevarande överenskommelse samt att på ifrågavarande sträckor begagna flygplatser och dithörande anläggningar på i förteckning nr 1 angivna platser.

4. För trafikerande av flyglinjerna på de sträckor, som upptagits i förteckning nr 2 till denna bilaga, skola de i punkt 2 ovan angivna svenska lufttrafikföretagen medgivas rätt att överflyga Det Förenade Konungarikets territorium och där företaga tekniska mellanlandningar, att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post i överensstämmelse med grundsatserna i artikel 1 av förevarande överenskommelse samt att på ifrågavarande sträckor begagna flygplatser och dithörande anläggningar på i förteckning nr 2 angivna platser.

5.—(a) Överenskommelse rörande taxor, som skola tillämpas av i denna bilaga omnämnda lufttrafikföretag, skall i första hand träffas mellan företagen i samråd med andra lufttrafikföretag, som trafikera respektive sträckor eller delar därav. Sålunda överenskomna taxor skola för godkännande underställas de avtalsslutande parterna. Därest meningskiljaktighet skulle uppkomma mellan lufttrafikföretagen, skola de avtalsslutande parterna själva söka få till stånd en uppgörelse. Om sådan uppgörelse icke kan ernås mellan de avtalsslutande parterna, skall tvistefrågan hänskjutas till skiljedom jämlikt artikel 10 av förevarande överenskommelse.

(b) De taxor, varom överenskommelse skall träffas i enlighet med moment (a) ovan, skola vara skäliga, varvid vederbörlig hänsyn skall tagas till samtliga inverkan omständigheter, såsom driftsekonomi, skälig vinst, arten av lämnade tjänster (såsom skillnad i flyghastighet och bekvämlighet) samt de taxor, som tillämpas av annat företag på sträckan.

FÖRTECKNING NR 1

BRITTISKA STRÄCKOR

(a) London eller Belfast och/eller Glasgow och/eller Edinburgh—

Köpenhamn eller Oslo och/eller Stavanger, därest så befinnes önskvärt—

Göteborg och/eller Malmö och/eller Stockholm.

ARTICLE 10

Any dispute between the contracting parties relating to the interpretation or application of this Agreement or of the Annex thereto, shall be referred for decision, to the Council of the Provisional International Civil Aviation Organisation (in accordance with the provisions of Article III, Section 6 (8), of the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on the 7th December, 1944) or to the Council or appropriate organ of its successor, unless the contracting parties agree to settle the dispute by reference to an Arbitral Tribunal appointed by agreement between the contracting parties, or to some other person or body. The contracting parties undertake to comply with the decision given.

ARTICLE 11

If a general multilateral air Convention which is accepted by both contracting parties comes into force the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of the said Convention.

ARTICLE 12

Either contracting party may at any time give notice to the other if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor. If such notice is given, this Agreement shall terminate on the date specified in the notice which shall not be less than twelve months after the date of receipt of the notice by the other contracting party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other contracting party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the Provisional International Civil Aviation Organisation or its successor.

ARTICLE 13

For the purpose of this Agreement and its Annex, the term " successor " shall mean the Organisation which, on the coming into force of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on 7th December, 1944, shall take the place of the Provisional International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 14

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

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals:

Done at London, in duplicate, this 27th day of November, 1946, in the English and Swedish languages, both texts being equally authentic.

(L.S.) GEO. S. LINDGREN.

(L.S.) B. G. PRYTZ.

- (b) London–Amsterdam–Hamburg–Copenhagen–Malmoe and/or Stockholm..
- (c) London or Belfast and/or Glasgow and/or Edinburgh—
Copenhagen, if desired,—
Gothenburg and/or Malmoe and/or Stockholm—
Helsinki and, if desired, points beyond.

This schedule may be revised from time to time by agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

SCHEDULE II

SWEDISH ROUTES

- (a) Stockholm and/or Gothenburg—
(i) London.
(ii) Oslo and/or Stavanger and/or Edinburgh or Glasgow–Dublin.
- (b) Stockholm and/or Malmoe—
if desired, Copenhagen and/or Hamburg and/or Amsterdam–
London.
- (c) Stockholm—
New York and/or Chicago and/or Montreal and if desired points
beyond via any one or more of the following points:—

Points in Scandinavia: Copenhagen, Oslo.
Points in United Kingdom: Prestwick.
Points elsewhere: Gander.

This schedule may be revised from time to time by agreement between the competent aeronautical authorities of the contracting parties.

ANNEX

1. The airlines designated by the Government of the United Kingdom for the purpose of the operation of the air services on the routes specified in Schedule I to this Annex are the British European Airways Corporation and/or such other airline or airlines as may be notified in due course by the competent aeronautical authority of the United Kingdom to the competent Swedish aeronautical authority.

2. The airlines designated by the Government of Sweden for the purpose of the operation of the air services on the routes specified in Schedule II are Aktiebolaget Aerotransport and Svensk Interkontinental Lufttrafik Aktiebolag and/or such other airline or airlines as may be notified in due course by the competent aeronautical authority of Sweden to the competent aeronautical authority of the United Kingdom.

3. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule I to this Annex, the designated British airlines referred to in paragraph 1 above shall be accorded in Sweden rights of transit and of non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in accordance with the principles of Article 1 of this Agreement, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities at the places specified in Schedule I.

4. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II to this Annex, the designated Swedish airlines referred to in paragraph 2 above shall be accorded in United Kingdom territory rights of transit and of non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in accordance with the principles of Article 1 of this Agreement, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities at the places specified in Schedule II.

5.—(a) Tariffs to be charged by the airlines referred to in this Annex shall be agreed in the first instance between them in consultation with other airlines operating on the respective routes or any sections thereof. Any tariffs so agreed shall be subject to the approval of the contracting parties. In the event of disagreement between the airlines, the contracting parties themselves shall endeavour to reach agreement. If the contracting parties fail to agree, the matter in dispute shall be referred to arbitration, as provided for in Article 10 of the Agreement.

(b) The tariffs to be agreed in accordance with (a) above shall be fixed at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including economical operation, reasonable profit, differences of characteristics of service (including standards of speed and accommodation) and the tariffs charged by any other operators on the route.

SCHEDULE I

BRITISH ROUTES

- (a) London or Belfast and/or Glasgow and/or Edinburgh—
Copenhagen or Oslo and/or Stavanger, if desired,—
Gothenburg and/or Malmoe and/or Stockholm.

- (b) London—Amsterdam—Hamburg—Köpenhamn—Malmö och/eller Stockholm.
- (c) London eller Belfast och/eller Glasgow och/eller Edinburgh—
Köpenhamn, därest så befinnes önskvärt—
Göteborg och/eller Malmö och/eller Stockholm—
Helsingfors och, därest så befinnes önskvärt, platser därbortom.

Denna förteckning må tid efter annan bliva föremål för översyn genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

FÖRTECKNING NR 2

SVENSKA STRÄCKOR

- (a) Stockholm och/eller Göteborg—
1. London.
 2. Oslo och/eller Stavanger och/eller Edinburgh eller Glasgow—
Dublin.
- (b) Stockholm och/eller Malmö—
därest så befinnes önskvärt, Köpenhamn och/eller Hamburg och/
eller Amsterdam—London.
- (c) Stockholm—
New York och/eller Chicago och/eller Montreal och, därest så
befinnes önskvärt, platser därbortom via någon eller flera av
följande platser:
- platser i Skandinavien: Köpenhamn, Oslo.
platser i Det Förenade Konungariket: Prestwick.
platser annorstädes: Gander.

Denna förteckning må tid efter annan bliva föremål för översyn genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parternas behöriga luftfartsmyndigheter.

LONDON

PRINTED AND PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses:

York House, Kingsway, London, W.C. 2; 13a Castle Street, Edinburgh 2;

39-41 King Street, Manchester 2; 1 St. Andrew's Crescent, Cardiff;

80 Chichester Street, Belfast;

or through any bookseller

1947

Price 3*d.* net