



170

TREATY SERIES No. 19 (1924).

AGREEMENT

BETWEEN THE

UNITED KINGDOM AND SWEDEN

RELATING TO

AIR NAVIGATION BETWEEN SWEDEN
AND GREAT BRITAIN

AND

SUPPLEMENTARY DECLARATION.

Signed at Stockholm, February 16, 1921, and
March 5, 1924.

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

LONDON :

PRINTED & PUBLISHED BY HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased directly from H.M. STATIONERY OFFICE at the following addresses :
Imperial House, Kingsway, London, W.C.2 ; 28, Abingdon Street, London, S.W.1 ;
York Street, Manchester ; 1, St. Andrew's Crescent, Cardiff ;
or 120, George Street, Edinburgh ;
or through any Bookseller.

1924

Price 3d. Net.

Cmd. 2138.

171

Agreement between the United Kingdom and Sweden relating to Air Navigation between Sweden and Great Britain and Supplementary Declaration.

Signed at Stockholm, February 16, 1921, and March 5, 1924.

AGREEMENT.

THE Royal Swedish Government and His Britannic Majesty's Government being desirous of entering into a provisional agreement relating to air navigation between Sweden and Great Britain, the Undersigned, duly authorised thereto by their respective Governments, have agreed as follows:

ARTICLE 1.

This agreement applies only to private and commercial aircraft, duly registered as such by the Swedish and British Governments respectively. Each of the two contracting States undertakes in time of peace to allow the private and commercial aircraft of the other State liberty of innocent passage above its territory and territorial waters provided that the conditions set forth in the present agreement are observed.

Each of the two contracting States shall have the right to reserve to its national aircraft the carriage of persons and goods for hire between two points within its own territory.

ARTICLE 2.

The Swedish Government and the Government of Great Britain shall have the right for military reasons or for the public security, to forbid flight over certain areas of the territory under the penalties provided by their legislation, but subject to the reservation

ÖVERENSKOMMELSE.

ENÄR Hans Majestät Konungens av Sverige Regering och Hans Brittiska Majestäts Regering för gott och nyttigt funnit att avsluta en provisorisk överenskommelse angående luftfart mellan Sverige och Storbritannien, så hava undertecknade, därtill av sina respektive regeringar vederbörligen befullmäktigade, överenskommit som följer:

ARTIKEL 1.

Denna överenskommelse avser endast privata och handelsluftfartyg, vilka såsom sådana behörigen inregistrerats av svenska respektive brittiska regeringen. Envar av de båda fördragsslutande staterna förpliktar sig att i fredstid medgiva privata och handelsluftfartyg, hemmahörande i den andra staten, rätt att på ofarligt sätt färdas över förstnämnda stats territorium och territorialvatten på i denna överenskommelse bestämda villkor.

Envar av de fördragsslutande staterna har rätt att åt där hemmahörande luftfartyg förbehålla yrkesmässig befördran av personer eller gods mellan två punkter inom statens område.

ARTIKEL 2.

Svenska regeringen och Storbritanniens regering äro berättigade att av militära skäl eller av hänsyn till allmän säkerhet förbjuda luftfärd över vissa områden inom deras territorium vid äventyr av i lagstiftning bestämt straff, men med förbehåll,

that no distinction shall be made in this respect between the private and commercial aircraft of the two States. The areas thus prohibited will be notified to the State interested.

att i detta hänseende ingen åtskillnad göres mellan de båda staternas privata och handelsluftfartyg. Uppgift å de områden, över vilka luftfärd sålunda är förbjuden, skall meddelas den andra staten.

ARTICLE 3.

Any aircraft which finds itself above a prohibited area shall immediately give the signal of distress provided in the regulations as to air navigation of the State flown over and shall land as soon as possible on one of the aerodromes of that State and outside the prohibited area.

ARTIKEL 3.

Luftfartyg, som befinner sig över ett förbjudet område, skall omedelbart giva den nödsignal, som är föreskriven i luftfärdreglerna i den stat, över vilken färden äger rum, och skall snarast möjligt landa utanför det förbjudna området på en av flygplatserna i denna stat.

ARTICLE 4.

Every aircraft shall be provided with a certificate of registration and a certificate of airworthiness, issued by the competent authorities of either of the two States or under their sanction, and also with a log-book.

It shall carry distinctive and visible marks allowing it to be identified while flying.

ARTIKEL 4.

Varje luftfartyg skall vara försedd med ett registrerings- och ett luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av vederbörlig myndighet i någon av de båda staterna, samt med en resedagbok.

Det skall föra tydliga och synliga märken, som möjliggöra dess identifiering under luftfärd.

ARTICLE 5.

The pilots shall be provided with a certificate of competency issued by the competent authorities of either of the two States, or by an association recognised by them. Each pilot shall further carry documents establishing his nationality, his identity, his military rank (if any), and shall, if necessary, be provided with passports. The passengers shall be provided with all the documents of identity and passports required by the laws and regulations in force.

ARTIKEL 5.

Förarna skola vara försedda med förarbevis, utfärdat av vederbörlig myndighet i någon av de båda staterna, eller av en av dessa godkänd förening. Varje förare skall vidare vara försedd med handlingar, som utvisa hans nationalitet, identitet, hans militära grad (om han innehar dylik) och skall, om sådant erfordras, vara försedd med pass. Passagerarna skola vara försedda med de identitetshandlingar och pass, som fordras av gällande lagar och bestämmelser.

ARTICLE 6.

No wireless apparatus shall be carried by an aircraft without a special licence issued by the State to which it belongs. Such apparatus shall only be used by such members of the crew as are provided with a special licence for the purpose.

ARTICLE 7.

An aircraft engaged in international navigation between the two States may carry passengers and goods but shall be provided: for passengers, with a list of their names; for goods, with a manifest of the goods and supplies carried and with detailed declarations made out by the consignors.

The carriage of passengers and goods shall be in accordance with the laws and regulations in force for the time being. Mails may be carried, if an agreement to this effect has been concluded, and is for the time being in force, between the postal administrations of the two countries.

ARTICLE 8.

Upon the departure and upon the landing of aircraft the authorities of the two countries shall in all cases have the right to search them with a view to examining and verifying the documents with which they must be provided.

ARTICLE 9.

Aircraft of the two States shall have the right of landing, and in case of distress may claim the same assistance as aircraft of the country in which a landing is effected.

ARTIKEL 6.

Intet luftfartyg må medföra radioinstallation utan särskilt tillstånd från den stat, där det är hemmahörande. Radioinstallationen må endast begagnas av medlem av besättningen, som är i besittning av särskilt certifikat härför.

ARTIKEL 7.

Luftfartyg, som deltagar i internationell luftfart mellan de båda staterna, må föra passagerare och gods, men skall vara försett, för passagerarnas vidkommande med namnförteckning, för godsets vidkommande med lastförteckning och förteckning över medförda förråd, samt med av lastavsändarna avgivna noggranna lastdeklarationer.

Befordran av passagerare och gods skall äga rum i enlighet med de vid varje tid gällande lagar och bestämmelser. Post må medföras, om överenskommelse härom träffats mellan de båda ländernas poststyrelser och densamma äger gällande kraft.

ARTIKEL 8.

När luftfartyg avgår eller landar, äro myndigheterna i de fördragsslutande staterna berättigade att visitera fartyget och pröva de handlingar, med vilka det skall vara försett.

ARTIKEL 9.

Luftfartyg, hemmahörande i någondera staten, äger i den andra fördragsslutande staten anspråk på rätt till landning och i fall av nöd rätt till samma hjälpmedel, som där hemmahörande luftfartyg.

ARTICLE 10.

Every aerodrome in either of the two States which is open to public use by its national aircraft on payment of certain dues shall likewise be open under the same conditions to aircraft of the other State.

ARTICLE 11.

Until otherwise provided all aircraft entering Sweden must land at, and any aircraft leaving Sweden for England must depart from, one of the following aerodromes, namely:

When arriving from or departing in an easterly direction.

For land-aircraft: Stockholm (Barkarby or Ladugårdsgården).

For seaplanes: Stockholm (Lilla Värtan).

When arriving from or departing in a westerly or southerly direction.

For land-aircraft: Gothenburg (Tingstad-vassen) or Malmö (Bulltofta fields).

For seaplanes: Malmö.

All aircraft entering England must land at and any aircraft leaving England for Sweden must depart from, one of the following aerodromes, namely:

Lympe in Kent,
Croydon in Surrey, or
Cricklewood in Middlesex.

Provided that seaplanes or flying-boats entering or leaving England shall land at or depart from Felixstowe.

ARTICLE 12.

The Swedish frontier shall only be crossed in close neighbourhood of the above-named places, viz., Gothenburg, Malmö or Stockholm.

ARTIKEL 10.

Varje flygplats i någondera staten, som skall vara öppen för allmänt bruk för de där hemmahörande luftfartyg mot erläggande av viss avgift, skall likaledes under samma villkor vara öppen för det andra landets luftfartyg.

ARTIKEL 11.

Intill dess annorlunda förordnats, skola till Sverige ankommande luftfartyg landa på och från Sverige till England avgående luftfartyg avgå från någon av följande flygplatser, nämligen:

Vid ankomst från eller avgång i östlig riktning.

För lant-luftfartyg: Stockholm (Barkarby eller Ladugårdsgården).

För vatten-flygplan: Stockholm (Lilla Värtan).

Vid ankomst från eller avgång i västlig eller sydlig riktning.

För lant-luftfartyg: Göteborg (Tingstad-vassen) eller Malmö (Bulltofta-fälten).

För vatten-flygplan: Malmö.

Till England ankommande luftfartyg skola landa på, och från England till Sverige avgående luftfartyg avgå från någon av följande flygplatser, nämligen:

Lympe i Kent,
Croydon i Surrey, eller
Cricklewood i Middlesex.

Dock skola vatten-flygplan och flygbåtar, som ankomma till eller avgå från England, landa vid och avgå från Felixstowe.

ARTIKEL 12.

Svenska gränsen må endast passeras i den omedelbara närheten av ovannämnda platser, nämligen Göteborg, Malmö och Stockholm.

The British frontier shall only be crossed between the following points, namely:

In the case of aeroplanes between Folkestone and Dungeness;

In the case of seaplanes or flying-boats, between Orfordness and the Naze.

Brittiska gränsen må endast passeras mellan följande punkter, nämligen:

I fråga om lant-luftfartyg mellan Folkestone och Dungeness;

i fråga om vatten-flygplan och flygbåtar mellan Orfordness och the Naze.

ARTICLE 13.

Landing by aircraft before having landed at a Customs aerodrome is prohibited. In case of a forced landing, before having reported at a Customs aerodrome, the pilot shall immediately notify the nearest police or Customs authority, and on behalf of and until the arrival of the competent authority, shall prevent the departure of the passengers or the unloading of the cargo.

ARTICLE 14.

The aircraft and its crew shall be subject to all the legal obligations which arise from general legislation, from Customs and excise legislation, and any regulations which are laid down for public safety, as well as to the regulations as to air navigation in force in the State in which they may be, it being understood, however, that the licences and certificates issued to the aircraft and to the pilots of Great Britain shall have the same validity as the corresponding documents issued in Sweden and *vice versa*.

ARTICLE 15.

The dropping of ballast, other than fine sand or water, from an aircraft in flight is prohibited.

ARTICLE 16.

All unloading or discharge in the course of flight of any article or substance, other than

ARTIKEL 13.

Luftfartyg må ej gå ned, innan detsamma landat på en tull-landningsplats. I händelse av nödlandning innan anmälan vid en tull-landningsplats skett, skall föraren omedelbart underrätta närmaste polis- eller tullmyndighet och skall å vederbörande myndighets vägnar och intill dess densamma hunnit anlända, hindra, att passagerare avlägsna sig eller att lasten lossas.

ARTIKEL 14.

Luftfartyg och dess besättning skola vara underkastade alla rättsliga förpliktelser, som härröra från den allmänna lagstiftningen, tull- och skattelagstiftningen samt alla bestämmelser, som äro utfärdade av hänsyn till den allmänna säkerheten såväl som de bestämmelser angående luftfart, som äro gällande i det land, där luftfartyget befinner sig, varvid dock skall underförstås, att de bevis och certifikat, som utfärdats till luftfartyg och förare från Storbritannien skola hava samma giltighet som de i Sverige utfärdade motsvarande handlingar och vice versa.

ARTIKEL 15.

Det är förbjudet att från luftfartyg under färd utkasta annan ballast än fin sand eller vatten.

ARTIKEL 16.

Allt utkastande eller lossande under färd av något annat föremål eller ämne än ballast är

ballast, is prohibited. The only exceptions which will be made to this rule will be in the case of postal aircraft and in cases for which permission may be specifically granted.

ARTICLE 17.

The Swedish Government will communicate reciprocally with the British Government the regulations relative to air navigation in Sweden.

ARTICLE 18.

The present agreement is not applicable to military aircraft. No flight of military aircraft from Sweden to Great Britain or vice versa will be made without special authorisation.

ARTICLE 19.

The present agreement, which is of a provisional character, may be denounced by either of the contracting parties at any time by giving notice three months in advance.

Furthermore each of the contracting parties reserves to itself the right to denounce the present agreement, such denunciation to take immediate effect after the two contracting parties have ratified the international Air Convention signed at Paris the 13th of October, 1919.

In witness whereof the Undersigned have signed the present agreement, and have affixed thereto their seals.

Done at Stockholm in duplicate, in the English and Swedish languages, the 16th of February, 1921.

COLVILLE BARCLAY.
(L.S.)

förbjudet. Från denna regel göres endast undantag i fråga om postförande luftfartyg och i fall då särskilt tillstånd därtill utverkats.

ARTIKEL 17.

Svenska och brittiska regeringarna skola ömsesidigt underätta varandra om de i respektive länder gällande bestämmelser rörande luftfart.

ARTIKEL 18.

Denna överenskommelse är icke tillämplig beträffande militära luftfartyg. Flygning med militära luftfartyg från Sverige till Storbritannien eller vice versa må icke utan särskilt medgivande äga rum.

ARTIKEL 19.

Denna överenskommelse, som är av provisorisk natur, kan när som helst med 3 månaders uppsägningstid uppsägas av envar av de fördragsslutande staterna.

Vidare förbehåller sig envar av de fördragsslutande staterna rätt att med omedelbar verkan uppsäga föreliggande överenskommelse, så snart båda de fördragsslutande staterna ratificerat den i Paris den 13 oktober 1919 undertecknade internationella luftfartskonventionen.

Till bekräftande härav hava undertecknade underskrivit denna överenskommelse och försett densamma med sina sigill.

Som skedde i Stockholm i två exemplar på svenska och engelska språken den 16 februari 1921.

HERMAN WRANGEL.
(L.S.)

ANNEX.

BILAGA.

1.

WITH reference to articles 1 and 4, it is agreed that, so long as under Swedish law civil aircraft may fly in Sweden on the production only of a certificate of airworthiness, issued by the competent Swedish authority, a Swedish aircraft shall be held to comply with the conditions laid down in article 1 and article 4, paragraph 1, if provided with such a certificate and log-book.

It is also agreed that, so long as under Swedish law civil aircraft is required to carry no other distinctive marks than the nationality mark, the provisions of article 4, paragraph 2, shall be considered as fulfilled if such a mark is carried in the manner prescribed in the article in question.

2.

For the purposes of flights within the limits of and above its own territory, each of the contracting parties has the right to refuse to recognise certificates of competency and licences granted to one of its nationals by the other contracting State.

3.

It is agreed that the establishment of a regular service between the two contracting States may be made conditional to a special licence or concession being obtained from the authorities of the said contracting States.

4.

With regard to article 14 it is agreed that the authorities of each contracting State shall issue instructions to the effect that owners of aircraft flying over the territory of the other contracting State shall insure

1.

BETRÄFFANDE artiklarna 1 och 4 är det överenskommet, att så länge enligt gällande svenska bestämmelser privata luftfartyg må tagas i bruk i Sverige mot företeende endast av ett luftvärldighetsbevis, utfärdat av vederbörande svenska myndighet, svenskt luftfartyg skall anses hava uppfyllt de i art. 1 och 4 mom. 1 uppställda villkor, om det är försett med sådant bevis jämte resedagbok.

Likaledes är det överenskommet, att så länge enligt gällande svenska bestämmelser privata luftfartyg icke måste föra annat igenkänningsmärke än nationalitetmärket, den i art. 4, mom. 2 fastställda regel skall anses iakttagen, då dylikt märke föres på sätt i sagda punkt stadgas.

2.

Vardera av de fördragsslutande parterna är berättigad att, när fråga är om luftfart över dess eget område, vägra att erkänna ett för en av dess egna undersåtar av den andra fördragsslutande staten utfärdat förar- eller annat bevis.

3.

Det är överenskommet att inrättandet av en regelbunden luftfartförbindelse mellan de båda fördragsslutande staterna må göras beroende av, att från sagda staters respektive myndigheter erhålles särskilt tillstånd eller koncession.

4.

Beträffande art. 14 är det överenskommet, att vederbörande myndighet i de båda fördragsslutande staterna skall utfärda bestämmelser i syfte, att ägare av luftfartyg, vilket företager luftfärd över den andra

against third party risks according to the rules and regulations of the country flown over, should such insurance be required thereby.

fördragsslutande statens område, skall täcka försäkring gentemot risk för tredje man i överensstämmelse med det överflugna landets lagar och författningar, för så vitt dessa föreskriva dylik försäkring.

5.

The present annex shall be considered as an integral part of the above agreement.

C. B.

5.

Denna bilaga skall anses utgöra en integrerande del av ovanstående överenskommelse.

WRGL.

Annex 2.

Count Wrangel to Mr. Barclay.

*Ministry for Foreign Affairs,
Stockholm, February 16, 1921.*

Sir,

In connection with the signing of the temporary Agreement regarding air navigation of to-day's date, I would like to place it on record that, as agreed between us, nothing in the terms of Articles 2 and 10 of the Agreement shall be interpreted as restricting the freedom of the competent Swedish authorities, should they wish to extend to some Swedish aviators the privilege of using some of the few military aerodromes in Sweden not open to public use, and therefore closed to all foreign aviators.

I avail, &c.
(Signed) WRANGEL.

Annex 3.

Mr. Barclay to Count Wrangel.

Your Excellency,

Stockholm, February 16, 1921.

I beg to acknowledge the receipt of the note of to-day's date by which your Excellency places it on record that nothing in the terms of Articles 2 and 10 of the temporary Agreement regarding air navigation, signed to-day, shall be interpreted as restricting the freedom of the competent Swedish authorities, should they wish to extend to some Swedish aviators the privilege of using some of the few military aerodromes in Sweden not open to public use, and therefore closed to all foreign aviators.

I have the honour to state that His Britannic Majesty's Government concur in the interpretation thus given to the articles in question.

I avail, &c.
(Signed) COLVILLE BARCLAY.

Declaration.

THE Undersigned, duly authorised thereto by their respective Governments, hereby declare:

1) The articles 11 and 12 of the provisional agreement for the control of air traffic between Great Britain and Sweden, concluded on February 16th 1921, will be regarded by the Royal Swedish Government as complied with, so far as entering or leaving Sweden is concerned, if paragraphs 23 and 24* of the Royal Swedish Decree of December 8th 1922, containing certain dispositions relating to the execution of the Decree of May 26th 1922 concerning air traffic, are complied with.

2) The said articles will be regarded by His Britannic Majesty's Government as complied with if Swedish aircraft when entering Great Britain land at, and when leaving Great Britain depart from, any aerodrome where customs facilities exist.

Done in duplicate at Stockholm the 5th day of March 1924.

(s.) COLVILLE BARCLAY.

(L.S.)

Deklaration.

UNDERTECKNADE, därtill av sina respektive regeringar vederbörligen befullmäktigade, förklara härmed:

1) Bestämmelserna i art. 11 och 12 i den provisoriska luftfartsöverenskommelsen mellan Sverige och Storbritannien av den 16 februari 1921 skola av Kungl. svenska regeringen anses hava iakttagits i vad angår landning i eller avgång från Sverige, såvida föreskrifterna i §§ 23 och 24 av den svenska Kungl. Kungörelsen av den 8 dec. 1922 med vissa bestämmelser rörande tillämpningen av förordningen den 26 maj 1922 om luftfart blivit iakttagna.

2) Samma artiklars bestämmelser skola av Hans Brittiska Majestäts regering anses hava iakttagits, om svenska luftfartyg vid ankomst till Storbritannien landa på och vid avgång från Storbritannien avgå från vilken som helst flygplats, där tullbehandling förekommer.

Som skedde i Stockholm i två exemplar den 5 mars 1924.

(u.) E. MARKS VON
WÜRTEMBERG.

(L.S.)

Translation.

(No. 617.)

Extract from Royal Decree dated December 8, 1922, concerning the application of the Decree dated May 26, 1922, relating to Air Navigation.

Paragraph 23.

AIRCRAFT arriving from or leaving for a foreign country shall—unless otherwise permitted by the Customs Administration in particular cases—on arrival in or departure from Sweden call at one of the following Customs aerodromes, to wit, Östersund, Karlstad, Strömstad, Gothenburg, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Kristianstad, Kalmar, Stockholm, Gefle, Sundsvall, Umeå or Luleå.

Paragraph 24.

Aircraft arriving from abroad, subject to the regulations laid down in paragraph 16 regarding prohibited areas, shall cross the frontier in

the vicinity of one of the Customs aerodromes mentioned in paragraph 23. After crossing the frontier, the aircraft shall pass the nearest Customs aerodrome at an altitude which will permit of signals being distinguished.

* * * * *

This Decree comes into operation from the 1st January, 1923, on which date the Decree of the 18th February, 1921 (No. 82), with reference to the conclusion of a Provisional Agreement relating to Air Navigation between Sweden and Great Britain, and the Decree of the 15th April, 1921 (No. 184), relating to certain Safety Regulations in regard to Exhibitions of Flying and Flying with Passengers, &c., shall come into force.