



Treaty Series No. 37 (1952)

Agreement

between the Government of the
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and the Government of Norway for

Air Services between and beyond their respective territories

[With Exchange of Notes]

London, 23rd June, 1952

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament
by Command of Her Majesty
July 1952*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE
SIXPENCE NET

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM AND THE GOVERNMENT OF NORWAY FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

London, 23rd June, 1952

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Norway,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944,⁽¹⁾ and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond United Kingdom and Norwegian territories,

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 air transport facilities available to the travelling public should bear a close relationship to the requirements of the public for such transport.
- (3) There shall be a fair and equal opportunity for the airlines of each Contracting Party to operate on any route between their respective territories covered by the present Agreement and its Annex.
- (4) In the operation by the airlines of either Contracting Party of the trunk services described in the Annex to the present 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 route.
- (5) The services provided by the designated airlines of the Contracting Parties under the present 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. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made 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.

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

499

**AVTALE MELLOM NORGES REGJERING OG STORBRIANNIAS
REGJERING OM LUFTRUTER MELLOM OG FORBI DERES
RESPEKTIVE TERRITORIER**

London, 23. juni 1952

Norges regjering og Det Forente Kongerike Storbritannia og Nord-Irlands regjering,

som er tilsluttet Overenskomsten om internasjonal sivil luftfart framlagt for undertegning i Chicago den 7. desember 1944, og

som ønsker å inngå en avtale til supplering av den nevnte Overenskomst med sikte på opprettelse av luftruter mellom og forbi norske og britiske territorier,

er blitt enige om følgende:

ARTIKKEL 1

Opprettelsen av luftruter skal skje etter følgende alminnelige prinsipper:

- (1) De kontraherende parter ønsker å støtte og oppmuntre den videst mulige utbredelse av de goder som er forbundet med luftfart til så rimelige priser som det er mulig å forene med sunne økonomiske prinsipper, og ønsker å stimulere internasjonal luftfart som et middel til å fremme vennskapelig forståelse og velvilje mellom folkene og ønsker likeledes å sikre til felles beste for begge land de mange indirekte fordeler som er knyttet til denne nye form for transport.
- (2) De muligheter for lufttransport som stilles til de reisendes rådighet skal være nöye avpasset etter disses behov for slik transport.
- (3) Begge de kontraherende parters luftfartsselskaper skal ha samme adgang til å drive luftfart på enhver rute mellom sine respektive territorier som omfattes av denne avtale med vedlegg.
- (4) Begge de kontraherende parters luftfartsselskaper skal, når de driver luftfart på de hovedruter som er angitt i vedlegget til denne avtale, ta hensyn til interessene til den annen kontraherende parts luftfartsselskaper på en slik måte at den trafikk som sistnevnte selskaper opprettholder på samme rute eller på deler av denne, ikke påvirkes på utilbørlig måte.
- (5) De luftruter som drives av de kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper i henhold til denne avtale med vedlegg skal ha som hovedformål å sørge for at den tilbudte trafikk-kapasitet blir avpasset etter behovet for transport mellom det land som har utpekt luftfartsselskapet og det land som er trafikken endelige bestemmelsessted. Transport av passasjerer, last og post som blir tatt opp eller satt av på anløpssteder på de spesifiserte ruter i territorier til andre land enn det som har utpekt vedkommende luftfartsselskap, skal gjennomføres i samsvar med de alminnelige prinsipper for planmessig utvikling som begge de kontraherende parter anerkjenner, og skal være underkastet det alminnelige prinsipp at kapasiteten skal avpasses etter:
 - (a) trafikkbehovet mellom opprinnelseslandet og bestemmelseslandet;
 - (b) driftshensyn vedrørende gjennomgående luftruter; og
 - (c) trafikkbehovet i det område ruten går igjennom etter at det er tatt hensyn til lokale og regionale ruter.

- (6) 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 the present Agreement and its Annex.

ARTICLE 2

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Annex to the present 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

Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines shall be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of Customs duties, inspection fees and other similar national or local duties and charges—

- (a) in the case of fuel and lubricating oils remaining on board aircraft at the last airport of call before departure from the said territory, exemption; and
- (b) in the case of fuel and lubricating oils not included under (a) and spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, treatment not less favourable than that accorded to similar supplies introduced into the said territory, or taken on board aircraft in that territory, and intended for use by or in the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

This treatment shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

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

- (6) Det skal være hyppige drøftelser mellom de kontraherende parter luftfartsmyndigheter og det skal finne sted et nært samarbeid mellom dem når det gjelder overholdelsen av de prinsipper og gjennomføringen av de bestemmelser som er fastlagt i denne avtale med vedlegg.

ARTIKKEL 2

Forsåvidt angår opprettelsen av de lufruter som er angitt i vedlegget til denne avtale (heretter kalt "avtalte ruter") innrømmer hver kontraherende part den annen kontraherende part de rettigheter som deri er angitt. De avtalte ruter kan settes igang straks eller på et senere tidspunkt etter valg av den kontraherende part som har fått rettighetene.

ARTIKKEL 3

(1) Hver av de avtalte ruter kan settes igang så snart den kontraherende part som har fått rettighetene, har utpekt et eller flere luftfartsselskaper til å trafikere den spesifiserte rute eller de spesifiserte ruter. Den kontraherende part som har gitt rettighetene, skal, med forbehold av bestemmelsene i denne artikkels annet avsnitt og i artikkel 7, være forpliktet til uten opphold å gi den nødvendige driftstillatelse til det luftfartsselskap eller de luftfartsselskaper det gjelder.

(2) De utpekte luftfartsselskaper kan pålegges å godtgjøre overfor de kompetente luftfartsmyndigheter hos den kontraherende part som gir rettighetene, at de er istand til å oppfylle de vilkår som er foreskrevet i de lover og bestemmelser som normalt anvendes av disse myndigheter når det gjelder kommersielle luftfartsselskapers virksomhet.

ARTIKKEL 4

Brenselstoffer, smøreolje, reservedeler, vanlig utstyr og forsyninger for luftfartøyer som er blitt innført til eller tatt ombord i luftfartøyer på en kontraherende parts territorium av eller på vegne av den annen kontraherende part eller dens utpekte luftfartsselskap eller luftfartsselskaper og bare beregnet til bruk av eller i luftfartøyer tilhørende disse luftfartsselskaper, skal med hensyn til tollavgifter, inspeksjonsavgifter og andre liknende nasjonale eller lokale avgifter gis følgende behandling:

- (a) når det gjelder brenselstoffer og smøreolje som fremdeles finnes ombord på luftfartøyer på siste anløpssted før avreisen fra nevnte territorium: fritakelse; og
- (b) når det gjelder brenselstoffer og olje som ikke omfattes av (a), og reservedeler og vanlig utstyr og forsyninger for luftfartøyer: en behandling som ikke er mindre gunstig enn den som gis når det gjelder liknende varer innført til nevnte territorium eller tatt ombord i luftfartøyer i samme territorium og som er bestemt for bruk av eller i luftfartøyer tilhørende den første kontraherende parts luftfartsselskap eller tilhørende det mest begunstigete fremmede luftfartsselskap som driver internasjonal lufttrafikk.

Denne behandling skal gis i tillegg til og uten å prejudisere den behandling som hver kontraherende part er forpliktet til å innrømme i henhold til artikkel 24 i Overenskomsten.

ARTIKKEL 5

Luftdyktighetsbevis, duelighetsbevis og sertifikater som er utstedt eller gjort gyldige av en kontraherende part og som fremdeles er ikraft, skal godkjennes som gyldige av den annen kontraherende part når det gjelder driften av de avtalte ruter. Hver kontraherende part forbeholder seg dog rett til forsåvidt

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

(1) 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 rights specified in the Annex to the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights 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 nationals of the Contracting Party designating the airline.

(2) Each Contracting Party shall have the right, after consultation with the other Contracting Party, to suspend the exercise by an airline of the rights specified in the Annex to the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those rights in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights or otherwise to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement.

ARTICLE 8

The present Agreement and any Exchange of Notes in accordance with Article 9 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 9

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement or its Annex, such modification, if agreed between the Contracting Parties, shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

ARTICLE 10

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation—
(a) they may agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal appointed by agreement between them or to some other person or body; or

angår flyging over dens eget territorium å nekte å godkjenne duelighetsbevis og sertifikater som er gitt dens egne statsborgere av den annen kontraherende part eller av hviiken som helst annen stat.

ARTIKKEL 6

(1) En kontraherende parts lover og bestemmelser angående ankomst til, avreise fra eller flyging over dens territorium av luftfartøyer i internasjonal trafikk skal komme til anvendelse på luftfartøyer tilhørende de av den annen kontraherende part utpekte luftfartsselskaper.

(2) En kontraherende parts lover og bestemmelser angående ankomst til eller avreise fra dens territorium av luftfartøyers passasjerer, besetninger eller last (som bestemmelser angående innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll og karantene) skal komme til anvendelse på passasjerer, besetninger og last i luftfartøyer tilhørende luftfartsselskaper utpekt. av den annen kontraherende part mens de befinner seg innenfor den førstnevnte kontraherende parts territorium.

ARTIKKEL 7

(1) Hver kontraherende part skal ha rett til å nekte å godta utpekingen av et luftfartsselskap og til å nekte å innrømme eller til å tilbakekalle for et luftfartsselskap de rettigheter som er angitt i vedlegget til denne avtale eller til å sette slike betingelser som måtte finnes nødvendig for et luftfartsselskaps utnyttelse av disse rettigheter i ethvert tilfelle hvor den ikke anser det godtgjort at den vesentlige eiendomsrett til og den effektive kontroll med dette luftfartsselskap ligger hos den kontraherende part som har utpekt selskapet eller hos statsborgere av den kontraherende part som har utpekt selskapet.

(2) Hver kontraherende part skal, etter å ha drøftet saken med den annen kontraherende part, ha rett til å suspendere et luftfartsselskaps utnyttelse av de rettigheter som er angitt i vedlegget til denne avtale og til å sette slike betingelser som måtte finnes nødvendige for et luftfartsselskaps utnyttelse av disse rettigheter, i ethvert tilfelle hvor luftfartsselskapet ikke overholder lover og bestemmelser hos den kontraherende part som gir rettighetene, eller på annen måte ikke driver sin virksomhet i samsvar med de betingelser som er angitt i denne avtale.

ARTIKKEL 8

Denne avtale og enhver utveksling av noter i samsvar med artikkel 9 skal registreres ved Den internasjonale sivile luffartsorganisasjon.

ARTIKKEL 9

Hvis en av de kontraherende parter anser det ønskelig å endre noen bestemmelse i denne avtale eller dens vedlegg, skal en slik endring, hvis de kontraherende parter blir enige om den, tre ikraft etterat den er blitt bekreftet ved utveksling av noter.

ARTIKKEL 10

(1) Dersom det oppstår noen tvist mellom de kontraherende parter angående fortolkningen eller anvendelsen av denne avtale eller dens vedlegg, skal de kontraherende parter først forsøke å avgjøre tvisten ved forhandlinger seg imellom.

(2) Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter å avgjøre tvisten ved forhandlinger

(a) kan de bli enige om å henvise tvisten til avgjørelse av en voldgiftsrett oppnevnt ved avtale dem imellom eller til en annen person eller til et annet organ; eller

- (b) if they do not so agree or if, having agreed to refer the dispute to an arbitral tribunal, they cannot reach agreement as to its composition, either Contracting Party may submit the dispute for decision to any tribunal competent to decide it which may hereafter be established within the International Civil Aviation Organisation or, if there is no such tribunal, to the Council of the said Organisation.

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

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

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 the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present 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 acknowledgement 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 International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 13

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:—

- (a) the term “the 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;
- (b) the term “aeronautical authorities” means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Civil Aviation, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Norway, the Department of Transport and Communications and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Department or similar functions;
- (c) the term “designated airline” means an airline which one Contracting Party shall have designated to the other Contracting Party in accordance with Article 3 of the present Agreement for the operation of air services on the routes specified in the Schedules;
- (d) the term “territory” in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State; and

(b) dersom de ikke blir enige om dette eller dersom de, etter å være blitt enige om å henvise tvisten til en voldgiftsrett, ikke kan bli enige om dens sammensetning, kan hver kontraherende part henvise tvisten til avgjørelse av ethvert organ kompetent til å avgjøre den, som heretter måtte bli opprettet innenfor Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon, eller, hvis det ikke finnes noe slikt organ, til Rådet i den nevnte organisasjon.

(3) De kontraherende parter forplikter seg til å overholde enhver avgjørelse som blir truffet i henhold til avsnitt 2 i denne artikkel.

(4) Dersom og sålenge en kontraherende part eller et av de kontraherende parters utpekte luftfartsselskaper ikke overholder en avgjørelse truffet i henhold til avsnitt 2 i denne artikkel, kan den annen kontraherende part begrense, holde tilbake eller oppheve enhver rettighet eller ethvert privilegium som den har gitt i henhold til denne avtale til den annen kontraherende part som har forbrutt seg eller til det utpekte luftfartsselskap som har forbrutt seg.

ARTIKKEL 11

Hvis en alminnelig flersidig luftfartsoverenskomst som godtas av begge de kontraherende parter, blir gjeldende, skal denne avtale endres slik at den blir i samsvar med bestemmelsene i den nevnte overenskomst.

ARTIKKEL 12

Hver av de kontraherende parter kan når som helst gi melding til den annen part om den ønsker å bringe denne avtale til opphør. Melding om oppsigelsen skal samtidig sendes Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon. Når slik melding er gitt skal avtalen tre ut av kraft den dag som er angitt i meldingen, dog ikke tidligere enn 12 måneder etter den dag den annen kontraherende part mottar meldingen, med mindre oppsigelsen trekkes tilbake ved overenskomst for utløpet av denne frist. Dersom den annen kontraherende part ikke erkjenner mottakelsen av meldingen om oppsigelse skal meldingen anses for å være mottatt 14 dager etter at Den internasjonale sivile luftfartsorganisasjon har mottatt den.

ARTIKKEL 13

Med mindre teksten krever en annen forståelse, skal i denne avtale :

- (a) uttrykket "Overenskomsten" bety Overenskomsten om internasjonal sivil luftfart framlagt for undertegning i Chicago den 7. desember 1944, heri innbefattet ethvert anneks som måtte være blitt vedtatt i henhold til artikkel 90 i Overenskomsten og enhver endring i anneksene eller Overenskomsten i henhold til dennes artikler 90 og 94;
- (b) uttrykket "luftfartsmyndigheter" bety for Norges vedkommende Samferdselsdepartementet og enhver person eller ethvert organ som måtte være blitt autorisert til å utføre noen funksjon som for tiden utføres av det nevnte departement eller liknende funksjoner, og for Storbritannias vedkommende, Ministeren for Sivil Luftfart og enhver person eller ethvert organ som måtte være blitt autorisert til å utføre noen funksjon som for tiden utføres av den nevnte minister, eller liknende funksjoner;
- (c) uttrykket "utpekt luftfartsselskap" bety et luftfartsselskap som en kontraherende part overfor den annen kontraherende part har utpekt i samsvar med artikkel 3 i denne avtale for gjennomføring av lufttrafikk på de ruter som er spesifisert i rutelistene;
- (d) uttrykket "territorium" brukt i relasjon til en stat, bety landområder og tilliggende territorielle havområder under vedkommende stats suverenitet, overhøyhet, beskyttelse eller tilsyn; og

(e) the terms "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.

ARTICLE 14

Upon the entry into force of the present Agreement it shall supersede the Agreement for air services between the United Kingdom and Norway signed at London on 31st August, 1946.⁽²⁾

ARTICLE 15

The present Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

Done at London in duplicate this 23rd day of June, 1952 in the English and Norwegian languages, both texts being equally authentic.

(L.S.) ANTHONY EDEN.

(L.S.) HERSLEB VOGT.

⁽²⁾ "Treaty Series No. 31 (1946)," Cmd. 6913.

507
(e) uttrykkene "lufttrafikk," "internasjonal lufttrafikk," "luftfartsselskap" og "landing for ikke-trafikkmessige formål" ha de betydninger som er tillagt dem i artikkel 96 i Overenskomsten.

ARTIKKEL 14

Når denne avtale trer ikraft, skal den avløse avtalen om lufttrafikk mellom Norge og Storbritannia undertegnet i London 31. august 1946.

ARTIKKEL 15

Denne avtale skal tre ikraft den dag den blir underskrevet.

Til bekreftelse herav har undertegnede befullmektigete underskrevet denne avtale og forsynt den med sine segl.

Utferdiget i London den 23. juni 1952 i 2 eksemplarer i norsk og engelsk tekst, idet begge tekster har samme gyldighet.

(L.S.) HERSLEB VOGT.

(L.S.) ANTHONY EDEN.

ANNEX

(1) For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule I to this Annex, the designated United Kingdom airlines shall be accorded in Norway 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 the Agreement, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities at the places specified in Schedule I.

(2) For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II to this Annex, the designated Norwegian airlines 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 the Agreement, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities at the places specified in Schedule II.

(3) Paragraphs (1) and (2) of this Annex shall not be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the right to take up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

(4)—(a) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this paragraph.

(b) The tariffs referred to in paragraph (4) (a) of this Annex, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(c) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provision of paragraph (4) (b) of this Annex, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(d) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (4) (b) of this Annex or on the determination of any tariff under paragraph (4) (c) the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10 of the Agreement.

(e) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the terms of paragraph (3) of Article 10 of the Agreement.

(5) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

VEDLEGG

(1) Med det formål å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste I vedheftet dette vedlegg, skal de utpekte britiske luftfartsselskaper gis rettigheter i Norge til transittflyging og til ikke-trafikkmessige landinger såvel som rett til å ta opp og sette av i internasjonal trafikk passasjerer, last og post i samsvar med prinsippene i artikkel 1 i avtalen og til på de nevnte ruter å bruke lufthavner og tilhørende hjelpemidler på de steder som er angitt i liste I.

(2) Med det formål å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste II vedheftet dette vedlegg, skal de utpekte norske luftfartsselskaper gis rettigheter i Storbritannia til transittflyging og til ikke-trafikkmessige landinger såvel som rett til å ta opp og sette av i internasjonal trafikk passasjerer, last og post i samsvar med prinsippene i artikkel 1 i avtalen og til på de nevnte ruter å bruke lufthavner og tilhørende hjelpemidler på de steder som er angitt i liste II.

(3) Avsnitt 1 og 2 i dette vedlegg skal ikke forstås derhen at de gir en kontraherende parts luftfartsselskaper rett til på den annen kontraherende parts territorium å ta opp passasjerer, last eller post som transporteres for betaling og som er bestemt for et annet sted i denne annen kontraherende parts territorium.

(4)—(a) De takster som benyttes under trafikeringen av de avtalte ruter skal fastsettes på et rimelig nivå, idet det skal tas tilbørlig hensyn til alle faktorer av betydning, heri innbefattet driftsomkostninger, rimelig fortjeneste, de særlige forhold som karakteriserer driften (slik som fart og komfort) og de takster som benyttes av andre luftfartsselskaper på noen del av vedkommende spesifiserte rute. Disse takster skal fastsettes i samsvar med de følgende bestemmelser i dette avsnitt.

(b) De takster som er nevnt i avsnitt 4 (a) i dette vedlegg, tilikemed de satser for agentprovisjon som benyttes sammen med dem, skal om mulig avtales for hver av de spesifiserte ruter mellom vedkommende utpekte luftfartsselskap i samråd med andre luftfartsselskaper som driver lufttrafikk på hele eller noen del av vedkommende rute, og slik avtale skal såvidt mulig søkes oppnådd gjennom det organ innenfor International Air Transport Association som behandler takstspørsmål. De takster som det således oppnås enighet om, skal være gjenstand for godkjennelse av begge kontraherende parters luftfartsmyndigheter.

(c) Dersom det er noen av disse takster de utpekte luftfartsselskaper ikke kan bli enige om, eller dersom en takst av noen annen grunn ikke kan bli avtalt i samsvar med bestemmelsene i avsnitt (4) (b) i dette vedlegg, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheter forsøke å bestemme taksten ved avtale seg imellom.

(d) Dersom luftfartsmyndighetene ikke kan bli enige om å godjenne en takst som er blitt forelagt dem i henhold til avsnitt (4) (b) i dette vedlegg eller om å fastsette en takst i henhold til avsnitt (4) (c), skal tvisten avgjøres i samsvar med bestemmelsene i artikkel 10 i avtalen.

(e) Ingen takst skal tre ikraft dersom en av de kontraherende parters luftfartsmyndigheter ikke er tilfreds med den unntatt når saken er blitt behandlet i samsvar med bestemmelsene i avsnitt 3 i artikkel 10 i avtalen.

(5) Hver kontraherende parts luftfartsmyndigheter skal på anmodning sende den annen kontraherende parts luftfartsmyndigheter slike periodiske eller andre statistikkoppgaver som med rimelighet kan kreves i samband med undersøkelse av den transport-kapasitet som blir satt inn under trafikeringen av de avtalte ruter av den første kontraherende parts luftfartsselskaper. Slike oppgaver skal omfatte alle opplysninger som er nødvendige for å bestemme omfanget av den befordrede trafikk på de avtalte ruter av disse luftfartsselskaper og av trafikens opprinnelses-og bestemmelses-sted.

SCHEDULE I

UNITED KINGDOM ROUTES

(1) Points in the United Kingdom—Oslo.

(2) Points in the United Kingdom—Stavanger—Oslo—Stockholm.

The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above points provided that the agreed services begin at a point in the United Kingdom.

SCHEDULE II

NORWEGIAN ROUTES

(1) Points in Norway—Prestwick or London.

(2) Points in Norway—Prestwick—Iceland—Gander—Montreal—Boston—New York—Chicago and points beyond.

(3) Points in Norway—Copenhagen—Amsterdam—Frankfurt—Zurich—Rome—Athens—Lydda or Cairo—Khartoum—Nairobi—Durban or Johannesburg.

(4) Points in Norway—Copenhagen—Frankfurt—Zurich or Geneva—Rome—Athens—Lydda or Cairo—Karachi—Bombay or Delhi—Calcutta—Rangoon—Bangkok—Hong Kong (Stop for non-traffic purposes)—Okinawa or Shanghai—Tokyo.

The designated airline or airlines of Norway may on any or all flights omit calling at any of the above points provided that the agreed services begin at a point in Norway.

LISTE I

BRITISKE RUTER

- 1. Punkter i Storbritannia–Oslo.
- 2. Punkter i Storbritannia–Stavanger–Oslo–Stockholm.

Det utpekte britiske luftfartsselskap eller de utpekte britiske luftfartsselskaper kan på en eller alle flyginger unnlate å lande på noen av de punkter som er angitt ovenfor, forutsatt at de avtalte ruter begynner i et punkt i Storbritannia.

LISTE II

NORSKE RUTER

- 1. Punkter i Norge–Prestwick eller London.
- 2. Punkter i Norge–Prestwick–Island–Gander–Montreal–Boston–New York–Chicago og punkter bortenfor.
- 3. Punkter i Norge–København–Amsterdam–Frankfurt–Zürich–Roma–Athen–Lydda eller Cairo–Kartoum–Nairobi–Durban eller Johannesburg.

4. Punkter i Norge–København–Frankfurt–Zürich eller Genève–Roma–Athen–Lydda eller Cairo–Karachi–Bombay eller Delhi–Calcutta–Rangoon–Bangkok–Hong Kong (landing for ikke-trafikkmessige formål)–Okinawa eller Shanghai–Tokio.

Det utpekte norske luftfartsselskap eller de utpekte norske luftfartsselskaper kan på en eller alle flyginger unnlate å lande på noen av de punkter som er angitt ovenfor, forutsatt at de avtalte ruter begynner i et punkt i Norge.

EXCHANGE OF NOTES

No. 1

The Norwegian Chargé d'Affaires ad interim to the Secretary of State for Foreign Affairs

Your Excellency,

London, 23rd June, 1952.

I have the honour, with reference to the Air Transport Agreement signed to-day between the Government of Norway and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, to inform you that in accordance with Article 3 (1) of the said Agreement the Norwegian Government have designated Det Norske Luftfartselskap (DNL), forming part of the organisation Scandinavian Airlines System (SAS), to operate routes 1, 2 and 3 specified in Schedule II of the Annex to the Agreement.

I have the honour further to inform your Excellency, on behalf of my Government, that the following understanding was reached in the course of the negotiations which preceded the signing of the Agreement:—

Det Norske Luftfartselskap (DNL) co-operating with Det Danske Luftfartselskab (DDL) and Aktiebolaget Aerotransport (ABA) under the designation of the Scandinavian Airlines System (SAS), a joint operating organisation constituted in accordance with the provisions of Chapter XVI of the Chicago Convention on International Civil Aviation, will be permitted to operate routes 1, 2 and 3 specified in Schedule II of the Annex to the Agreement notwithstanding the provisions of Article 7 of the Agreement, concerning the ownership and control of the designated airlines.

I have the honour to suggest that, if Her Majesty's Government in the United Kingdom agree to these arrangements, this letter and your Excellency's reply in the same sense shall be regarded as placing on record the agreement between our two Governments on these two matters.

I have, &c.

HERSLEB VOGT,

Chargé d'Affaires, a.i.

No. 2

The Secretary of State for Foreign Affairs to the Norwegian Ambassador at London

Foreign Office, S.W. 1,

Your Excellency,

23rd June, 1952.

I have the honour to acknowledge receipt of your Note dated to-day referring to the Air Transport Agreement signed by the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Norway, which reads as follows:—

[As in No. 1.]

I have the honour to inform your Excellency that Her Majesty's Government in the United Kingdom agree to these arrangements and will regard your Note and this reply as placing on record the agreement between our respective Governments on these two matters.

I have, &c.

ANTHONY EDEN.