



Treaty Series No. 31 (1946)

Agreement

between the Government of the United Kingdom of
Great Britain and Northern Ireland and the
Royal Norwegian Government

concerning

Air Communications to, through and from Great Britain and Norway

London, August 31, 1946

[With Annex]

*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 OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE ROYAL NORWEGIAN GOVERNMENT CONCERNING AIR COMMUNICATIONS TO, THROUGH AND FROM GREAT BRITAIN AND NORWAY.

[With Annex.]

London, 31st August, 1946.

THE Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Royal Norwegian 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 transportation 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 the 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 airlines 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) It is the understanding of both contracting parties that services provided by a designated airline under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country whose Government has designated the airline and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for and coming from third

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

DEN Kgl. Norske Regjering og Regjeringen i Det Forente Kongerike Storbritannia og Nord-Irland, som ønsker å slutte en avtale for å fremme luftruteforbindelsene til, over og fra sine respektive områder, har i dette øyemed oppnevnt befullmektigede representanter som er blitt enig om følgende :

ARTIKKEL 1.

Opprettelsen av luftruter skal skje etter følgende hovedgrunnsetninger :

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 sunde økonomiske grunnsetninger, og ønsker å stimulere internasjonal luftfart som et middel til å fremme vennskapelig forståelse og tillid 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 kontraherende parter gir sin tilslutning til de grunnsetninger og formål som er kommet til uttrykk i innledningen til den overenskomst om internasjonal sivil luftfart som ble underskrevet i Chicago 7. desember 1944.
3. De muligheter for lufttransport som stilles til de reisendes rådighet skal ha nær tilknytting til disses behov for slik transport.
4. Begge de kontraherende parters luftfartsselskaper skal ha samme adgang til å drive luftfart på de ruter mellom deres respektive områder som omfattes av denne avtale med vedlegg.
5. Begge kontraherende parters luftfartsselskaper skal, når de driver luftfart på de hovedruter som omhandles i vedlegget til denne avtale, ta hensyn til interessene til den annen kontraherende parts luftfartsselskaper i slik utstrekning at den trafikk som sistnevnte selskaper driver på vedkommende ruter eller på deler av disse ikke påvirkes på utilbørlig måte.
6. Begge kontraherende parter er enig om at det ved driften av ruter i henhold til denne avtale med vedlegg av et utpekt luftfartsselskap, først og fremst skal søkes oppnådd at trafikkkapasiteten avpasses etter behovet for transport mellom det land hvis regjering har utpekt luftfartsselskapet og det land som er trafikken endelige bestemmelsessted. Retten til på slike ruter å ta opp eller sette ned internasjonal trafikk som er bestemt for eller kommer fra

countries at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both contracting parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related:—

- (a) to traffic requirements between the country of origin and the countries 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) It is the intention of both contracting parties that there should be frequent consultation between their respective aeronautical authorities and that there should be close collaboration 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 and 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 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 other contracting party or its designated airline and intended solely for use by the aircraft of the airline of the other contracting party shall be accorded, with respect to customs duties, inspection fees or other charges imposed by the former contracting party, treatment not less favourable than that granted to national airlines engaged in international air transport or the airlines of the most favoured nation.

tredje land, på et sted eller på steder på de ruter som er angitt i vedlegget til denne avtale, skal brukes i samsvar med de alminnelige grunnsetninger for planmessig utvikling som begge parter anerkjenner, og skal være underkastet den alminnelige regel at kapasiteten skal avpasses etter:

- (a) transportbehovet mellom opprinnelseslandet og bestemmelseslandene;
- (b) behovet for drift av gjennomgående luftruter;
- (c) transportbehovet i det område ruten går igjennom, etter at hensyn er tatt til lokale og regionale ruter.

7. Det er begge kontraherende parters forutsetning at det skal være hyppige rådslagninger mellom deres respektive luftfartsmyndigheter, og at det skal finne sted et intimt samarbeid når det gjelder etterlevingen av de grunnsetninger og gjennomføringen av de bestemmelser som er fastlagt i denne avtale med vedlegg.

ARTIKKEL 2.

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

ARTIKKEL 3.

1. En avtalt rute kan settes i gang så snart den kontraherende part som har fått rettighetene har utpekt et eller flere luftfartsselskaper til å trafikere den eller de særlig angitte ruter, og den kontraherende part som har gitt rettighetene er, med forbehold av bestemmelsene i denne artikkels annet ledd og i artikkel 7, forpliktet til uten opphold å gi den nødvendige driftstillatelse til det eller de luftfartsselskaper det gjelder.

2. De utpekte luftfartsselskaper kan pålegges å godtgjøre overfor den kontraherende parts kompetente luftfartsmyndigheter som har gitt rettighetene, at de oppfyller de vilkår som er foreskrevet i de lover og bestemmelser som normalt anvendes av disse myndigheter for kommersielle luftfartsselskapers drift.

ARTIKKEL 4.

1. De avgifter som en av de kontraherende parter kan pålegge eller tillate pålagt den annen kontraherende parts utpekte luftfartsselskaper for bruk av flyplasser og andre hjelpemidler, skal ikke være høyere enn de avgifter som måtte betales av vedkommende parts egne luftfartøyer i liknende internasjonal trafikk for bruk av slike flyplasser og hjelpemidler.

2. Brenselsstoffer, smøreolje og reservedeler som er blitt innført til, eller tatt ombord i luftfartøy på en kontraherende parts område av eller på vegne av den annen kontraherende part eller dens utpekte luftfartsselskap og beregnet bare til bruk for den annen kontraherende parts luftfartsselskapers luftfartøyer, skal med hensyn til tollavgifter, inspeksjonsavgifter og andre avgifter pålagt av den førstnevnte kontraherende part tilstås en behandling som ikke er mindre gunstig enn den som innrømmes nasjonale luftfartsselskaper som driver internasjonal luftfart, eller som innrømmes luftfartsselskaper tilhørende land som nyter bestevilkår.

(3) Aircraft operated on the agreed services and supplies of fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board aircraft of the designated airlines of one contracting party 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 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 or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory 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 on entry into or departure from 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 substantial 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 the 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.⁽¹⁾

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.

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

3. Luftfartøyer som brukes på avtalte ruter og forsyninger av brenselstoffer, smøreolje, reservedeler, vanlig utstyr og andre forsyninger for luftfartøyer som beholdes ombord på luftfartøyer tilhørende en kontraherende parts utpekte luftfartsselskaper, skal på den annen kontraherende parts område være fritatt for tollavgifter, inspeksjonsavgifter og liknende avgifter, selv om slike forsyninger blir brukt av nevnte luftfartøyer under flyging innen dette område.

ARTIKKEL 5.

Luftdyktighetsbevis, duelighetsbevis og sertifikater som er utstedt eller gjort gyldige av en kontraherende part, og som fremdeles er i kraft, skal godkjennes som gyldige av den annen kontraherende part hvor det gjelder drift av avtalte ruter. Hver kontraherende part forbeholder seg dog rett til, for så vidt angår flyging over dens eget område, å nekte å godkjenne duelighetsbevis og sertifikater som er gitt dens statsborgere av den annen kontraherende part eller hvilken som helst annen stat.

ARTIKKEL 6.

1. En kontraherende parts lover og bestemmelser angående ankomst til, eller avgang fra dens område av luftfartøyer i internasjonal trafikk, eller angående slike luftfartøyers drift og navigering innenfor dens område, 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 avgang fra dens område av luftfartøyers passasjerer, besetninger eller gods (som bestemmelser angående innreise, klarering, immigrasjon, pass, toll og karantene) skal komme til anvendelse på passasjerer, besetninger og gods i luftfartøyer tilhørende luftfartsselskaper utpekt av den annen kontraherende part ved ankomst til eller avgang fra den førstnevnte kontraherende parts område.

ARTIKKEL 7.

Hver kontraherende part forbeholder seg rett til å nekte å innrømme eller til å tilbakekalle de rettigheter som er angitt i vedlegget til denne avtale i ethvert tilfelle hvor den ikke anser det godtgjort at den substansielle eiendomsrett til og den effektive kontroll med et av den annen kontraherende part utpekt luftfartsselskap ligger hos statsborgere tilhørende en av de kontraherende parter, eller hvor et utpekt luftfartsselskap unnlater å følge de lover og bestemmelser som er nevnt i artikkel 6, eller for øvrig unnlater å oppfylle vilkårene for innrømmelsen av de rettigheter som gis i samsvar med denne avtale.

ARTIKKEL 8.

Denne avtale skal registreres hos den midlertidige internasjonale sivile luftfartsorganisasjon som ble opprettet ved den midlertidige avtale om internasjonal sivil luftfart, underskrevet i Chicago 7. desember 1944.

ARTIKKEL 9.

Hvis en av de kontraherende parter anser det ønskelig å få endret en eller flere bestemmelser i vedlegget til denne avtale, kan slik endring foretas ved direkte avtale mellom de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheter.

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 Interim Council 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, 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. If such notice is given, this agreement shall terminate on the date specified in the notice which shall not be less than 6 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.

ARTICLE 13.

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 in London in duplicate this 31st day of August, 1946, in the English and Norwegian languages, both texts being equally authentic.

(L.S.) WINSTER.

(L.S.) C. P. REUSCH.

ARTIKKEL 10.

Meningsforskjell mellom de kontraherende parter med hensyn til fortolkningen eller anvendelsen av denne avtale eller dens vedlegg, skal henvises til Interimsrådet til avgjørelse i samsvar med bestemmelsene i artikkel 3, avsnitt 6, punkt 8, i den midlertidige avtale om internasjonal sivil luftfart, som ble underskrevet i Chicago 7. desember 1944, med mindre de kontraherende parter blir enig om å henvise tvisten til avgjørelse av en voldgiftsdomstol, oppnevnt ved overenskomst mellom de kontraherende parter, eller til en annen person eller organisasjon. De kontraherende parter forplikter seg til å bøye seg for en slik avgjørelse.

ARTIKKEL 11.

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

ARTIKKEL 12.

Hver av de kontraherende parter kan når som helst gi melding til den annen part om at den ønsker å bringe denne avtale til opphør. Oppsigelsen skal samtidig meddeles den midlertidige internasjonale sivile luftfartsorganisasjon. Hvis oppsigelse er foretatt, skal avtalen tre ut av kraft på den dag som er angitt i oppsigelsen, dog ikke tidligere enn 6 måneder etter den dag da den annen part mottok oppsigelsen, med mindre oppsigelsen er trukket tilbake etter overenskomst før utløpet av denne frist. Hvis erkjennelse av mottakelsen av oppsigelsen ikke gis av den annen kontraherende part, skal oppsigelsen anses for å være mottatt fjorten dager etter at den midlertidige internasjonale sivile luftfartsorganisasjon har mottatt den.

ARTIKKEL 13.

Denne avtale skal tre i kraft på underskrivingsdagen.

Til bekreftelse herav har undertegnede befullmektigede, som er behørig bemyndiget til det av sine respektive regjeringer, underskrevet denne avtale og har forsynt den med sine segl.

Utferdiget i London den 31. august 1946, i to eksemplarer i norsk og engelsk tekst, idet begge tekster har samme gyldighet.

(L.S.) WINSTER.

(L.S.) C. P. REUSCH.

ANNEX.

1. The airline designated by the Government of the United Kingdom for the purpose of the operation of the air services on the routes specified in Schedules I and III to this Annex shall be the British European Airways Corporation.

2. The airlines designated by the Royal Norwegian Government for the purpose of the operation of the air services on the routes specified in Schedules II and IV shall be Det Norske Luftfartselskap A/S and/or such other airline or airlines as may be notified in due course by the competent aeronautical authority of Norway.

3. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedules I and III to this Annex, the designated British airline referred to in paragraph 1 above shall be accorded in Norway rights of transit, of non-traffic stops and of commercial entry and departure for international traffic as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities at the places specified in Schedules I and III.

4. For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedules II and IV to this Annex, the designated Norwegian airlines referred to in paragraph 2 above shall be accorded in the United Kingdom rights of transit, of non-traffic stops and of commercial entry and departure for international traffic as hereinafter provided, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities at the places specified in Schedules II and IV.

5.—(a) The designated British airline shall be entitled to set down and pick up at the places in Norway specified in Schedule I traffic embarked in or destined for the United Kingdom.

(b) The designated Norwegian airlines shall be entitled to set down and pick up at the places in the United Kingdom specified in Schedule II traffic embarked in or destined for Norway.

(c) The designated British airline shall, subject to Article I of this Agreement and to any exception specified in Schedule III to this Annex, be entitled to set down and pick up at places in Norway traffic embarked in, or destined for, places outside Norway on the routes specified in Schedule III.

(d) The designated Norwegian airline shall, subject to Article I of this Agreement and to any exception specified in Schedule IV to this Annex, be entitled to set down and pick up at places in the United Kingdom on the routes specified in Schedule IV traffic embarked in, or destined for places outside the United Kingdom.

(e) The airlines referred to in paragraphs 1 and 2 above, shall enter into consultation with each other with a view to agreement concerning the frequencies of the services to be operated. These consultations shall take into account the principles laid down in Article I of this Agreement. If agreement is not reached, the matter shall be referred to the contracting parties, who shall endeavour to reach agreement.

(f) In order to meet unexpected traffic demands of a temporary character the airlines referred to in paragraphs 1 and 2 may agree between them on such temporary increases of frequency over those agreed in accordance with the provisions of sub-paragraph (e) above, as are necessary to meet the traffic demand. If agreement is not reached, the matter shall be referred to the contracting parties, who shall endeavour to reach agreement.

VEDLEGG.

1. Det luftfartsselskap som utpekes av Det Forente Kongerikes Regjering til å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste I og III vedheftet dette vedlegg, skal være "The British European Airways Corporation."

2. De luftfartsselskaper som utpekes av den Kgl. Norske Regjering til å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste II og IV vedheftet dette vedlegg, skal være "Det Norske Luftfartsselskap A/S" og/eller det eller de andre luftfartsselskaper som det senere måtte bli gitt melding om fra de kompetente norske luftfartsmyndigheter.

3. Med det formål å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste I og III vedheftet dette vedlegg, skal det utpekte britiske luftfartsselskap som er nevnt under punkt 1 foran, gis rett i Norge til transittflyging, til ikke-trafikkmessige landinger og til kommersiell inn- og utreise for internasjonal trafikk som bestemt nedenfor, og til på de nevnte ruter å bruke flyplasser og tilhørende hjelpemidler på de steder som er angitt i liste I og III.

4. Med det formål å drive lufttrafikk på de ruter som er angitt i liste II og IV vedheftet dette vedlegg, skal det utpekte norske luftfartsselskap som er nevnt under punkt 2 foran, gis rett i Det Forente Kongerike til transittflyging, til ikke-trafikkmessige landinger og til kommersiell inn- og utreise for internasjonal trafikk som bestemt nedenfor, og til på de nevnte ruter å bruke flyplasser og tilhørende hjelpemidler på de steder som er angitt i liste II og IV.

5.—(a) Det utpekte britiske luftfartsselskap skal ha rett til på de steder i Norge som er angitt i liste I å sette ned og ta opp trafikk som er tatt ombord i eller er bestemt for Det Forente Kongerike.

(b) Det utpekte norske luftfartsselskap skal ha rett til på de steder i Det Forente Kongerike som er angitt i liste II å sette ned og ta opp trafikk som er tatt ombord i eller er bestemt for Norge.

(c) Det utpekte britiske luftfartsselskap skal, med forbehold av bestemmelsene i artikkel 1 i denne avtale, og med de unntakelser som måtte være angitt i liste III vedheftet dette vedlegg, ha rett til på steder i Norge på de ruter som er angitt i liste III, å sette ned eller ta opp trafikk som er tatt ombord på eller er bestemt for steder utenfor Norge.

(d) Det utpekte norske luftfartsselskap skal, med forbehold av bestemmelsene i artikkel 1 i denne avtale, og med de unntakelser som måtte være angitt i liste IV vedheftet dette vedlegg, ha rett til på steder i Det Forente Kongerike på de ruter som er angitt i liste IV å sette ned eller ta opp trafikk som er tatt ombord på eller er bestemt for steder utenfor Det Forente Kongerike.

(e) De luftfartsselskaper som er nevnt under punkt 1 og 2 ovenfor, skal rådføre seg med hverandre for å komme til enighet om frekvensene på de ruter som skal trafikeres. Ved disse rådslagninger skal det tas hensyn til de grunnsetninger som er angitt i artikkel 1 i denne avtale. Dersom enighet ikke oppnås, skal saken forelegges de kontraherende parter, som skal søke å oppnå enighet.

(f) For å kunne møte uforutsette transportbehov av midlertidig natur, kan de luftfartsselskaper som er nevnt under punkt 1 og 2, bli enig seg imellom om slike midlertidige økninger av frekvensen utover den som er fastsatt overensstemmende med bestemmelsene i underparagraf (e), som er nødvendige for å dekke transportbehovet. Dersom enighet ikke oppnås, skal saken forelegges de kontraherende parter, som skal søke å oppnå enighet.

(g) The provisions of sub-paragraphs (e) and (f) shall not apply in cases where the designated airline of one contracting party is operating on a route not served by the designated airlines of the other contracting party.

6.—(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 this 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.

London—Newcastle-on-Tyne—Stavanger—Oslo.

SCHEDULE II.

NORWEGIAN ROUTES.

Oslo—Stavanger—Newcastle or Prestwick—London.

SCHEDULE III.

BRITISH ROUTES.

London—Oslo—Helsinki—Leningrad

SCHEDULE IV

NORWEGIAN ROUTES.

Oslo—Stavanger—Prestwick—Gander—Chicago and/or New York.

(g) Bestemmelsene i underparagrafene (e) og (f) skal ikke gjelde når det luftfartsselskap som er utpekt av en kontraherende part trafikerer en rute som ikke trafikeres av de luftfartsselskaper som er utpekt av den annen kontraherende part.

6.—(a) Tariffer som skal brukes av de luftfartsselskaper som er nevnt i dette vedlegg, skal i første omgang fastsettes av luftfartsselskapene i samråd med andre luftfartsselskaper som trafikerer de respektive ruter eller deler av disse. Alle tariffer som fastsettes på denne måte, skal forelegges de kontraherende parter til godkjenning. I tilfelle av uenighet mellom luftfartsselskapene, skal de kontraherende parter selv søke å oppnå enighet. Dersom de kontraherende parter ikke blir enige, skal saken henvises til avgjørelse ved voldgift som bestemt i artikkel 10 i denne avtale.

(b) De tariffer som fastsettes i samsvar med (a) foran, skal ligge på et rimelig nivå, idet tilbørlig hensyn skal tas til alle faktorer av betydning, så som økonomisk drift, rimelig fortjeneste, forskjell i rutedriftens karakter (innbefattet ytelse med hensyn til fart og bekvemmelighet), og de tariffer som brukes av andre som trafikerer ruten.

LISTE I.

BRITISKE RUTER.

London—Newcastle-on-Tyne—Stavanger—Oslo.

LISTE II.

NORSKE RUTER.

Oslo—Stavanger—Newcastle-on-Tyne eller Prestwick—London.

LISTE III.

BRITISKE RUTER.

London—Oslo—Helsinki—Leningrad.

LISTE IV.

NORSKE RUTER.

Oslo—Stavanger—Prestwick—Gander—Chicago og/eller New York.
