



Treaty Series No. 35 (1952)

# Agreement

between the Government of the  
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
and the Government of Denmark 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 DENMARK 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 Denmark,

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

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

<sup>(1)</sup> "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

**OVERENSKOMST MELLEM DANMARKS REGERING OG DET FORENEDE KONGERIGES REGERING VEDRØRENDE LUFT-RUTER MELLEM OG UDOVER DERES RESPEKTIVE TERRITORIER**

*London, 23. juni 1952*

Danmarks regering og regeringen i Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nord-Irland,

som er parter i konventionen om international civil luftfart, der åbnedes for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og

ønsker at afslutte en overenskomst som et supplement til nævnte konvention med henblik på oprettelse af luftruter mellem og udover Danmarks og Det Forenede Kongeriges territorier,

er kommet overens om følgende:

**ARTIKEL 1**

Oprettelsen af luftruter skal være undergivet nedenstående almindelige principper :

- 1) De kontraherende parter ønsker at bidrage og anspore til den videst mulige udbredelse af lufttrafikkens goder til så lave takster, som lader sig forene med sunde økonomiske principper, og at stimulere den internationale luftfart for herigennem at fremme den venskabelige forståelse og gode vilje mellem nationerne samt sikre de mange indirekte fordele ved denne transportmåde for begge lande til fælles gavn.
- 2) De muligheder for luftbefordring, som stilles til rådighed for det rejsende publikum, skal stå i nøje forhold til dettes behov for sådan befordring.
- 3) Hver af de kontraherende parters luftfartselskaber skal have rimelig og lige adgang til at beflyve enhver strækning mellem deres respektive territorier, der omfattes af nærværende overenskomst og dens tillæg.
- 4) Ved driften af de i nærværende overenskomsts tillæg omhandlede hovedruter skal hver af de kontraherende parters luftfartselskaber tage hensyn til den anden kontraherende parts luftfartselskabers interesser, således at de ruter, som sidstnævnte helt eller delvis driver på de samme strækninger, ikke påvirkes på ubehørig måde.
- 5) Hovedformålet med de af de kontraherende parter i henhold til nærværende overenskomst og dens tillæg udpegede luftfartselskabers ruter skal være at yde en kapacitet, der svarer til trafikbehovet mellem det land, som har udpeget luftfartselskabet, og det land, som er trafikens endelige bestemmelsessted. Befordringen af passagerer, ladning og post, som optages og afsættes på pladser på de angivne strækninger indenfor territorier, tilhørende andre stater end den, der udpeger luftfartselskabet, skal ske i overensstemmelse med de af begge kontraherende parter anerkendte almindelige principper for planmæssig udvikling og være undergivet det almindelige princip, at kapaciteten skal fastsættes i forhold til:
  - a) trafikbehovet mellem oprindelseslandet og bestemmelseslandet,

- (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.

(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.

- b) behovet for drift af gennemgående luftruter og
  - c) trafikbehovet i det område, luftruten passerer, under hensyntagen til lokale og regionale ruter.
- 6) Der skal hyppigt finde rådføring sted mellem de kontraherende parter luftfartsmyndigheder, ligesom der skal bestå et nært samarbejde mellem dem med henblik på overholdelsen af de i nærværende overenskomst og dens tillæg opstillede principper og opfyldelsen af de deri indeholdte bestemmelser.

ARTIKEL 2

Hver af de kontraherende parter tilstår den anden kontraherende part de i tillægget til nærværende overenskomst omhandlede rettigheder med henblik på oprettelsen af de deri angivne luftruter (i det følgende benævnt de "aftalte ruter"). De aftalte ruter kan åbnes straks eller på et senere tidspunkt efter bestemmelse af den kontraherende part, hvem rettighederne tilstås.

ARTIKEL 3

1) Driften af hver af de aftalte ruter påbegyndes, så snart den kontraherende part, hvem rettighederne er tilstået, har udpeget et eller flere luftfartselskaber til at beflyve den angivne strækning eller strækninger. Den kontraherende part, som tilstår rettighederne, er under forbehold af nærværende artikels 2. afsnit og artikel 7 forpligtet til uopholdeligt at give det eller de pågældende luftfartselskaber den hertil fornødne driftstilladelse.

2) Det kan pålægges de udpegede luftfartselskaber at godtgøre overfor de kompetente luftfartsmyndigheder i den kontraherende stat, som tilstår rettighederne, at de er i stand til at opfylde de krav, der stilles i henhold til de love og bestemmelser, som af disse myndigheder normalt anvendes på driften af kommercielle luftfartselskaber.

ARTIKEL 4

Brændstof, smøreolie, reservedele samt sædvanligt flyvemaskineudstyr og -forråd, som indføres på den ene kontraherende parts territorium eller tages ombord i luftfartøjer på dette territorium af den anden kontraherende part eller dens udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber, henholdsvis på disses vegne, og som udelukkende er bestemt til brug af eller i disse luftfartselskabers luftfartøjer, skal af førstnævnte kontraherende part indrømmes følgende behandling med hensyn til toldafgifter, undersøgelsesafgifter og lignende indenlandske eller lokale afgifter og gebyrer:

- a) afgiftsfrihed, for så vidt angår brændstof og smøreolie, der forbliver ombord i luftfartøjer i den sidste landingslufthavn før udflyvning fra nævnte territorium, og
- b) for så vidt angår brændstof og smøreolie, der ikke omfattes af a), og reservedele samt sædvanligt flyvemaskineudstyr og -forråd, en ikke mindre gunstig behandling end tilsvarende forsyninger, som indføres på dette territorium eller tages ombord i luftfartøjer på dette territorium og som er bestemt til brug af eller i luftfartøjer, tilhørende et af førstnævnte kontraherende parts nationale luftfartselskaber eller et mestbegunstiget udenlandsk luftfartselskab, der anvendes i international lufttrafik.

Denne behandling skal tilstås udover og uden præjudice for den behandling, som hver af de kontraherende parter i henhold til konventionens artikel 24 er forpligtet til at tilstå.

#### ARTICLE 5

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

#### ARTICLE 6

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

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft (such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew or cargo of the aircraft of designated airlines of the other Contracting Party while in the territory of the first Contracting Party.

#### ARTICLE 7

(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.

## ARTIKEL 5

481

Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og certifikater, der er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende part, og som fremdeles er i kraft, skal, for så vidt angår driften af de aftalte ruter, anerkendes som gyldige af den anden kontraherende part. Hver af de kontraherende parter forbeholder sig dog ret til, for så vidt angår flyvning over dens eget territorium, at nægte at anerkende duelighedsbeviser og certifikater, som er udstedt for dens egne statsborgere af den anden kontraherende part eller nogen anden stat.

## ARTIKEL 6

1) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende ankomst til, afgang fra eller flyvninger over dens territorium af luftfartøjer i international trafik finder anvendelse på luftfartøjer, tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber.

2) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende ankomst til eller afgang fra dens territorium af passagerer, besætning eller ladning ombord i luftfartøjer (såsom bestemmelser angående indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne) finder anvendelse på passagerer, besætning eller ladning ombord i luftfartøjer, tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber, under ophold indenfor førstnævnte kontraherende parts territorium.

## ARTIKEL 7

1) Hver af de kontraherende parter er berettiget til at nægte at godkende udpegelsen af et luftfartselskab og til at tilbageholde eller tilbagekalde en tilladelse for et luftfartselskab til at udøve de i tillægget til nærværende overenskomst angivne rettigheder eller at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et luftfartselskabs udøvelse af disse rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor det ikke findes godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med dette luftfartselskab beror hos den kontraherende part, som udpeger luftfartselskabet, eller hos dennes statsborgere.

2) Hver af de kontraherende parter er berettiget til, efter samråd med den anden kontraherende part, midlertidigt at indstille et luftfartselskabs udøvelse af de i tillægget til nærværende overenskomst angivne rettigheder eller at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et luftfartselskabs udøvelse af disse rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor luftfartselskabet undlader at efterkomme lovene og bestemmelserne i den kontraherende stat, som tilstår disse rettigheder, eller på anden måde undlader at drive lufttrafik i overensstemmelse med de i nærværende overenskomst foreskrevne vilkår.

## ARTIKEL 8

Nærværende overenskomst og enhver i medfør af artikel 9 stedfunden noteveksling skal registreres i den internationale civile luftfartsorganisation.

## ARTIKEL 9

Såfremt en af de kontraherende parter anser det for ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i nærværende overenskomst eller dens tillæg, træder sådanne ændringer, for så vidt de kontraherende parter enes herom, i kraft, når de er blevet bekræftet ved en noteveksling.

## 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
- (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 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 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;



## ARTIKEL 10

483

1) Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende overenskomst eller dens tillæg, skal de kontraherende parter i første instans søge at afgøre tvisten ved indbyrdes forhandling.

2) Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at opnå en ordning ad forhandlingens vej,

a) kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse ved en efter aftale mellem dem udpeget voldgiftsdomstol eller ved en anden person eller et andet organ, eller

b) såfremt de ikke enes herom eller efter at have truffet aftale om at henvise tvisten til en voldgiftsdomstol ikke kan opnå enighed om dennes sammensætning, kan hver af de kontraherende parter forelægge tvisten til afgørelse for enhver dertil kompetent domstol, som måtte blive oprettet indenfor den internationale civile luftfartsorganisation, eller, ifald der ikke findes nogen sådan domstol, for nævnte organisations råd.

3) De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver i henhold til nærværende artikels 2. afsnit afsagt kendelse.

4) Såfremt og så længe en af de kontraherende parter eller et af en af disse udpeget luftfartselskab undlader at efterkomme en i henhold til nærværende artikels 2. afsnit afsagt kendelse, kan den anden kontraherende part indskrænke, tilbageholde eller tilbagekalde alle rettigheder, som den i medfør af nærværende overenskomst har tilstået den uefterrettelige kontraherende part eller det uefterrettelige udpegede luftfartselskab.

## ARTIKEL 11

Såfremt en almindelig multilateral luftfartskonvention, som tiltrædes af begge kontraherende parter, træder i kraft, skal nærværende overenskomst ændres således, at den bringes i overensstemmelse med nævnte konventions bestemmelser.

## ARTIKEL 12

Hver af de kontraherende parter kan til enhver tid overfor den anden kontraherende part tilkendegive ønsket om at bringe nærværende overenskomst til ophør. En sådan opsigelse skal samtidig meddeles den internationale civile luftfartsorganisation. Når en sådan opsigelse er foretaget, bringes nærværende overenskomst til ophør på den i opsigelsen anførte dato, som skal være mindst tolv måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre denne efter aftale tilbagekaldes inden nævnte periodes udløb. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen af opsigelsen, anses denne som modtaget fjorten dage efter, at den internationale civile luftfartsorganisation har modtaget den.

## ARTIKEL 13

I nærværende overenskomst betyder, medmindre andet følger af sammenhængen:

a) udtrykket "konvention" konventionen om international civil luftfart, der åbnedes for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og omfatter ethvert tillæg, som måtte blive vedtaget i henhold til nævnte konventions artikel 90, samt enhver ændring af tillæggene eller konventionen i henhold til dennes artikler 90 og 94;

- (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 Denmark, the Minister of Public Works and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister 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
- (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

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 Danish languages, both texts being equally authentic.

(L.S.) ANTHONY EDEN.

(L.S.) E. REVENTLOW.

- 485
- b) udtrykket "luftfartsmyndigheder" betyder for Danmarks vedkommende ministeren for offentlige arbejder og enhver person eller ethvert organ, som måtte blive bemyndiget til at udøve nogen af de funktioner, der for nærværende udøves af nævnte minister, eller tilsvarende funktioner, og for Det Forenede Kongeriges vedkommende ministeren for civil luftfart og enhver person eller ethvert organ, som måtte blive bemyndiget til at udøve de funktioner, der for nærværende udøves af nævnte minister, eller tilsvarende funktioner;
  - c) udtrykket "udpeget luftfartselskab" betyder et luftfartselskab, som den ene kontraherende part i overensstemmelse med nærværende overenskomsts artikel 3 har udpeget overfor den anden kontraherende part til at drive luftruter på de i rutelisterne anførte strækninger;
  - d) udtrykket "territorium" i relation til en stat betyder de landområder med tilhørende territorialfarvande, der står under den pågældende stats højhedsret, herredømme, beskyttelse eller mandat; og
  - e) udtrykkene "luftruter," "international luftrute," "luftfartselskab" og "teknisk landing" har den betydning, som er tillagt dem i konventionens artikel 96.

#### ARTIKEL 14

Nærværende overenskomst træder i kraft på datoen for dens undertegnelse.

Til bekræftelse heraf har undertegnede befuldmægtigede underskrevet nærværende overenskomst og forsynet den med deres segl.

Udfærdiget i London i to eksemplarer den 23. Juni 1952 på dansk og engelsk, idet begge tekster har samme gyldighed.

(L.S.) E. REVENTLOW.

(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 Denmark 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 Danish 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.

TILLÆG

1) For så vidt angår driften af lufruter på de i nævrende tillægs liste I angivne strækninger tilstås der i Danmark Det Forenede Kongeriges udpegede luftfartselskaber ret til overflyvning og tekniske landinger samt ret til i international trafik at optage og afsætte passagerer, ladning og post i overensstemmelse med de i overenskomstens artikel 1 indeholdte principper og til på nævnte strækninger at benytte lufthavne og dertil hørende hjælpemidler på de i liste I anførte pladser.

2) For så vidt angår driften af lufruter på de i nævrende tillægs liste II angivne strækninger tilstås der på Det Forenede Kongeriges territorium de udpegede danske luftfartselskaber ret til overflyvning og tekniske landinger samt ret til i international trafik at optage og afsætte passagerer, ladning og post i overensstemmelse med de i overenskomstens artikel 1 indeholdte principper og til på nævnte strækninger at benytte lufthavne og dertil hørende hjælpemidler på de i liste II anførte pladser.

3) Nævrende tillægs afsnit 1 og 2 anses ikke som hjemlende den ene kontraherende parts luftfartselskaber ret til på den anden kontraherende parts territorium til befordring mod vederlag at optage passagerer, ladning eller post, bestemt for en anden plads på denne anden kontraherende parts territorium.

4) — a) Taksterne for enhver aftalt rute skal fastsættes på et rimeligt niveau under behørig hensyntagen til alle i betragtning kommende faktorer, såsom driftsomkostninger, rimelig fortjeneste, ruternes karakter (herunder hastighed og bekvemmelighed) og de takster, som af andre luftfartselskaber anvendes på nogen del af den pågældende strækning. Taksterne skal fastsættes i overensstemmelse med følgende bestemmelser i nævrende afsnit.

b) De i nævrende tillægs afsnit 4 a) omhandlede takster skal, tilligemed de i forbindelse dermed anvendte takster for agenturkommission, om muligt aftales for hver af de omhandlede ruter mellem de udpegede luftfartselskaber i samråd med andre luftfartselskaber, som beflyver hele den pågældende rute eller en del af den, og en sådan aftale skal såvidt muligt træffes i henhold til det af den internationale sammenslutning af luftfartselskaber anvendte takstberegningssystem. De således aftalte takster skal godkendes af begge kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder.

c) Såfremt de udpegede luftfartselskaber ikke kan komme overens om en af disse takster, eller hvis der af nogen anden årsag ikke kan opnås enighed om en takst i overensstemmelse med den i nævrende tillægs afsnit 4 b) indeholdte bestemmelse, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder søge at fastsætte den pågældende takst ved indbyrdes aftale.

d) Såfremt luftfartsmyndighederne ikke kan komme overens om at godkende nogen takst, som i henhold til nævrende tillægs afsnit 4 b) er forelagt dem, eller om fastsættelsen af nogen takst i henhold til afsnit 4 c), skal tvisten afgøres i overensstemmelse med de i overenskomstens artikel 10 indeholdte bestemmelser.

e) Når bortses fra bestemmelserne i overenskomstens artikel 10, afsnit 3, kan ingen takst træde i kraft, såfremt en af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder anser den for utilfredsstillende.

5) Hver af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder skal på derom fremsat anmodning tilstille den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder sådant periodisk eller andet statistisk materiale, som med rimelighed kan kræves, med henblik på en bedømmelse af den af førstnævnte kontraherende parts udpegede luftfartselskaber på de aftalte ruter indsatte kapacitet. Sådant materiale skal indeholde alle oplysninger, der måtte være nødvendige for at vise omfanget af den trafik, som af disse luftfartselskaber befordres på de aftalte ruter, og denne trafiks oprindelses- og bestemmelsessted.

## SCHEDULE I

### UNITED KINGDOM ROUTES.

- (1) Points in the United Kingdom-Copenhagen.
- (2) Points in the United Kingdom-Copenhagen-Stockholm.
- (3) Points in the United Kingdom-Amsterdam-Hamburg-Copenhagen-Stockholm.
- (4) Points in the United Kingdom-Faroe Islands-Keflavik-Reykjavik.

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

### DANISH ROUTES

- (1) Points in Denmark-London or Manchester.
- (2) Points in Denmark-Prestwick-Faroe Islands-Iceland-Greenland.
- (3) Points in Denmark-Hamburg-Amsterdam-London.
- (4) Points in Denmark-Hamburg\*-Bremen\*-Prestwick-Iceland-Gander-Montreal-Boston-New York-Chicago and points beyond.
- (5) Points in Denmark-Amsterdam-Frankfurt-Zürich-Rome-Athens-Lyddá or Cairo-Khartoum-Nairobi-Durban or Johannesburg.
- (6) Points in Denmark-Frankfurt-Zürich or Geneva-Rome-Athens-Lyddá or Cairo-Karachi-Bombay or Delhi-Calcutta-Rangoon-Bangkok-Hong Kong (Stop for non-traffic purposes)-Okinawa or Shanghai-Tokyo.

\* No traffic rights to and from Prestwick.

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

LISTE I  
BRITISKE RUTER

- 1) Pladser i Det Forenede Kongerige-København.
- 2) Pladser i Det Forenede Kongerige-København-Stockholm.
- 3) Pladser i Det Forenede Kongerige-Amsterdam-Hamburg-København-Stockholm.
- 4) Pladser i Det Forenede Kongerige-Færøerne-Keflavik-Reykjavik.

Det eller de af Det Forenede Kongerige udpegede luftfartselskaber kan på en hvilken som helst eller samtlige flyvninger undlade at lande på enhver af ovennævnte pladser, forudsat de aftalte ruter udgår fra en plads i Det Forenede Kongerige.

LISTE II  
DANSKE RUTER

- 1) Pladser i Danmark-London eller Manchester.
- 2) Pladser i Danmark-Prestwick-Færøerne-Island-Grønland.
- 3) Pladser i Danmark-Hamburg-Amsterdam-London.
- 4) Pladser i Danmark-Hamburg\*-Bremen\*-Prestwick-Island-Gander-Montreal-Boston-New York-Chicago og pladser derudover.
- 5) Pladser i Danmark-Amsterdam-Frankfurt-Zürich-Rom-Athen-Lydd eller Cairo-Khartoum-Nairobi-Durban eller Johannesburg.
- 6) Pladser i Danmark-Frankfurt-Zürich eller Genève-Rom-Athen-Lydd eller Cairo-Karachi-Bombay eller Delhi-Calcutta-Rangoon-Bangkok-Hong Kong (teknisk landing)-Okinawa eller Shanghai-Tokio.

\* Ingen trafikrettigheder til og fra Prestwick.

Det eller de af Danmark udpegede luftfartselskaber kan på en hvilken som helst eller samtlige flyvninger undlade at lande på enhver af ovennævnte pladser, forudsat de aftalte ruter udgår fra en plads i Danmark.

## EXCHANGE OF NOTES

### No. 1

*The Danish Ambassador at London 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 Denmark 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 Danish Government have designated Det Danske Luftfartselskab (DDL), forming part of the organisation Scandinavian Airlines System (SAS), to operate the routes 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 Danske Luftfartselskab (DDL) co-operating with Det Norske Luftfartselskap (DNL) 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 the routes 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.

REVENTLOW.

### No. 2

*The Secretary of State for Foreign Affairs to the Danish  
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 Denmark, 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.