



Treaty Series No. 39 (1952)

# Exchanges of Notes

between the Government of the  
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
and the Government of Sweden  
amending the Air Services Agreement  
of 27th November, 1946

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

**EXCHANGES OF NOTES BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE  
UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN  
IRELAND AND THE GOVERNMENT OF SWEDEN AMENDING  
THE AIR SERVICES AGREEMENT OF 27th NOVEMBER, 1946**

*London, 23rd June, 1952*

No. 1 (a)

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

*Foreign Office, S.W. 1,  
23rd June, 1952.*

Your Excellency,

I have the honour to propose, on behalf of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, that the Agreement between the Government of the United Kingdom and the Royal Swedish Government relating to Air Services, signed at London on 27th November, 1946,<sup>(1)</sup> should be amended in accordance with the terms of the Annex to the present Note.

If this proposal is acceptable to the Royal Swedish Government, I have the honour to suggest that the present Note with its Annex and your Excellency's reply, together with an Annex thereto setting forth the Swedish text of the proposed amendments, should be regarded as constituting an Agreement between our two Governments in this matter, which shall enter into force as from to-day.

I have, &c.

ANTHONY EDEN.

Enclosure to No. 1 (a)

**ANNEX**

*Article 1, paragraph (2): delete and substitute—*

(2) The contracting parties being parties to the Chicago Convention<sup>(2)</sup> declare their adherence to the principles and purposes set out therein.

*Article 1, paragraph (6): delete and substitute—*

(6) The services provided by the designated airlines of the contracting parties under this Agreement and its Annex shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country which has designated the airline and the country of ultimate destination of the traffic. 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.

<sup>(1)</sup> "Treaty Series No. 68 (1946)," Cmd. 7008.

<sup>(2)</sup> "Miscellaneous No. 6 (1945)," Cmd. 6614.

Article 4 : delete and substitute—

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 7 : delete and substitute—

(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 this 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 this 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 this Agreement.

Article 8 : delete and substitute—

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

Article 9 : delete and substitute—

If either of the contracting parties considers it desirable to modify any provision of this 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 : delete and substitute—

(1) If any dispute arises between the contracting parties relating to the interpretation or application of this 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 this Agreement to the contracting party in default or to the designated airline in default.

*Article 12*: delete the words "Provisional" and "or its successor." where they occur.

*Article 13*: delete and substitute—

For the purpose of this 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,<sup>(?)</sup> 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 Sweden, the Royal Board of Civil Aviation, and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Royal Board of Civil Aviation 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 this 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.

*Annex*: delete and substitute—

(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 Sweden rights of transit and of non-traffic stops as well as the right to pick up and discharge international traffic in passengers, cargo and mail in accordance with the principles of Article 1 of the Agreement, and the use on the said routes of aerodromes and ancillary facilities at the places specified in Schedule I.

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

(2) For the purpose of operating air services on the routes specified in Schedule II to this Annex, the designated Swedish 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.

*Schedules* : delete and substitute—

SCHEDULE I

*United Kingdom Routes*

1. Points in the United Kingdom—Copenhagen—Stockholm.
2. Points in the United Kingdom—Stavanger—Oslo—Stockholm.
3. Points in the United Kingdom—Gothenburg—Stockholm.
4. Points in the United Kingdom—Amsterdam—Hamburg—Copenhagen—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  
*Swedish Routes*

1. Points in Sweden-London.
2. Points in Sweden-Oslo-Stavanger-Prestwick-Dublin.
3. Points in Sweden-Copenhagen-Hamburg-Amsterdam-London.
4. Points in Sweden-Aalborg-London.
5. Points in Sweden-Copenhagen-Oslo-Stavanger-Hamburg\*-Bremen\*-Prestwick-Iceland-Gander-Montreal-Boston-New York-Chicago-and points beyond. (\*No traffic rights to and from Prestwick.)
6. Points in Sweden-Copenhagen-Amsterdam-Frankfurt-Zürich-Rome-Athens-Lydda or Cairo-Khartoum-Nairobi-Durban or Johannesburg.
7. Points in Sweden-Copenhagen-Frankfurt-Zürich or Geneva-Rome-Athens-Lydda or Cairo-Karachi-Bombay or Delhi-Calcutta-Rangoon-Bangkok-Hong Kong\*-Okinawa or Shanghai-Tokyo. (\*Stop for non-traffic purposes.)

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

End of Annex.

---

No. 1 (b)

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

Your Excellency,

*London, 23rd June, 1952.*

I have the honour to refer to your Excellency's Note of to-day's date, in which you propose, on behalf of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, that the Agreement between the Royal Swedish Government and the Government of the United Kingdom relating to Air Services, signed at London on the 27th November, 1946, should be amended in accordance with the terms of the Annex to your Note.

In reply, I have to inform your Excellency that the Royal Swedish Government agree to the proposed amendments to the above-mentioned Agreement as set forth in English in the Annex to your Note and in Swedish in the Annex to the present Note. The Royal Swedish Government also agree that your Excellency's Note and the present reply with their respective Annexes shall be regarded as constituting an Agreement between our two Governments in this matter, which shall enter into force as from to-day.

I have, &c.

GUNNAR HÄGGLÖF.

Enclosure to No. 1 (b)

BILAGA

*Artikel 1, moment (2): utgår och ersättes med:*

(2) De avtalslutande parterna, som äro anslutna till Chicagokonventionen, förklara att de ansluta sig till de grundsatser och syften, som däri angivas.

Artikel 1, moment (6): utgår och ersättes med:

(6) Den lufttrafik, som i enlighet med förevarande överenskommelse och dess bilaga upprätthålles av de lufttrafikföretag, vilka utsetts av de avtalsslutande parterna, skall hava till huvudsakligt ändamål att erbjuda en trafikkapacitet, som motsvarar behovet av trafik mellan det land, som har utsett lufttrafikföretaget, och det land, där trafikens slutpunkt är belägen. Anordningar för befordran av passagerare, gods och post, vilka tagas ombord och avlämnas å platser på de angivna sträckorna inom andra staters territorium än den som har utsett lufttrafikföretaget, skola träffas i överensstämmelse med de allmänna grundsatser för luftfartens ändamålsenliga utveckling, till vilka båda de avtalsslutande parterna anslutit sig, samt under beaktande av den allmänna principen att trafikkapaciteten skall stå i förhållande till:

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

Artikel 4: texten utgår och ersättes med:

Drivmedel, smörjolja, reservdelar samt sedvanlig till luftfartyg hörande utrustning och förnödenheter, som införs till en avtalsslutande parts territorium eller tagas ombord å luftfartyg i nämnda territorium av den andra avtalsslutande parten eller av densamma utsedda lufttrafikföretag eller för sistnämnda parts eller företags räkning och som uteslutande äro avsedda att användas av eller i ifrågavarande företags luftfartyg, skola beträffande tull- och inspektionsavgifter och andra liknande inhemska eller lokala avgifter och pålagor komma i åtnjutande av följande behandling från förstnämnda parts sida:

- (a) i vad gäller drivmedel och smörjolja, som kvarbliva ombord å luftfartyg vid den sista landningsplatsen före avresa från nämnda territorium: befrielse; och
- (b) vad gäller drivmedel och smörjolja som ej innefattas under (a) samt reservdelar, sedvanlig till luftfartyg hörande utrustning och förnödenheter: behandling, som icke är mindre gynnsam än den som medgives beträffande liknande förnödenheter, som införs till sagda territorium, eller tagas ombord å luftfartyg i detta territorium, och som avses att användas av eller i luftfartyg tillhörande den förstnämnda avtalsslutande partens nationella lufttrafikföretag eller tillhörande mest gynnade utländska företag, som bedriva internationell lufttrafik.

Denna behandling skall beviljas förutom och utan förfång för den behandling som varje avtalsslutande part är skyldig att medgiva jämlikt artikel 24 i konventionen.

Artikel 7: texten utgår och ersättes med:

(1) Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig rätten dels att vägra godkänna ett lufttrafikföretag som utsetts, dels att vägra lämna eller återkalla i bilagan till denna överenskommelse angivna rättigheter, som tillförsäkrats ett lufttrafikföretag, samt dels att föreskriva sådana villkor, som den må anse erforderliga för ett lufttrafikföretags utövande av dessa rättigheter, närhelst den icke finner det tillfredsställande styrkt att en väsentlig del av äganderätten till och den verkliga kontrollen över detta lufttrafikföretag innehavas av den avtalsslutande part, som utsett lufttrafikföretaget, eller av medborgare i den avtalsslutande part, som utsett lufttrafikföretaget.

(2) Envar av de avtalsslutande parterna förbehåller sig rätten att, efter samråd med den andra avtalsslutande parten, förvägra ett lufttrafikföretag att utöva de rättigheter, som angivas i bilagan till denna överenskommelse eller att föreskriva sådana villkor, som den må anse erforderliga för ett lufttrafikföretags utövande av dylika rättigheter, i alla de fall, då lufttrafikföretaget underlåter att ställa sig till efterrättelse lagar och förordningar som utfärdats av den avtalsslutande part, som beviljar ifrågavarande rättigheter, eller också att annorledes bedriva sin verksamhet i enlighet med de föreskrifter, som lämnas i förevarande överenskommelse.

*Artikel 8:* texten utgår och ersättes med:

Förevarande överenskommelse liksom varje noteväxling jämlikt artikel 9 skall inregistreras hos den internationella civila luftfartsorganisationen.

*Artikel 9:* texten utgår och ersättes med:

Därest endera av de avtalsslutande parterna finner det önskvärt att vidtaga förändringar i någon bestämmelse i förevarande överenskommelse eller dess bilaga, skola sådana förändringar, om så överenskommes mellan de avtalsslutande parterna, träda i kraft då de bekräftats genom noteväxling.

*Artikel 10:* texten utgår och ersättes med:

(1) Därest tvist uppstår mellan de avtalsslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av förevarande överenskommelse eller dess bilaga, skola de avtalsslutande parterna i första hand söka bilägga tvisten genom inbördes förhandlingar.

(2) Därest de avtalsslutande parterna icke genom förhandlingar kunna uppnå enighet:

- (a) må de överenskomma att hänskjuta tvisten till avgörande till en av dem i samråd tillsatt skiljedomstol, eller till annan person eller annat organ; eller
- (b) om de icke enas därom eller, efter överenskommelse att hänskjuta tvisten till en skiljedomstol, icke kunna enas om skiljedomstolens sammansättning, äger endera avtalsslutande parten hänskjuta tvisten till sådan behörig domstol, som härefter må komma att upprättas inom internationella civila luftfartsorganisationen, eller, om sådan domstol icke finnes, till nämnda organisations råd.

(3) De avtalsslutande parterna förbinda sig att efterkomma varje beslut som meddelats i enlighet med denna artikels moment (2).

(4) Därest och så länge någondera avtalsslutande parten eller av denna utsett lufttrafikföretag underlåter att ställa sig till efterrättelse de beslut, som meddelats enligt denna artikels moment (2), äger den andra avtalsslutande parten begränsa, förvägra eller återkalla varje rättighet eller förmån som denna i kraft av förevarande överenskommelse lämnat den felande avtalsslutande parten eller det utsedda lufttrafikföretag som felat.

*Artikel 12:* orden "provisoriska" och "eller efterföljande organisation" utgå där de förekomma.

*Artikel 13:* texten utgår och ersättes med:

I förevarande överenskommelse skall, såvida sammanhanget icke kräver annat:

- (a) med "konventionen" avses konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnats för undertecknande i Chicago den sjunde december 1944, inbegripet varje bilaga som antagits jämlikt artikel 90



i konventionen ävensom varje ändring i bilagorna eller konventionen jämlikt dess artiklar 90 och 94.

- (b) med "luftfartsmyndigheter" avses, i vad gäller Det Förenade Konungariket, Ministern för civil luftfart samt varje person eller organisation, som bemyndigats utöva någon verksamhet som för närvarande utövas av nämnde Minister eller liknande verksamhet och, i vad gäller Sverige, Kungl. Luftfartsstyrelsen samt varje person eller organisation, som bemyndigats att utöva någon verksamhet som för närvarande utövas av nämnda Kungl. Luftfartsstyrelsen eller liknande verksamhet;
- (c) med "utsett lufttrafikföretag" avses ett lufttrafikföretag som av avtalslutande part jämlikt artikel 3 i förevarande överenskommelse enligt anmälan till den andra avtalslutande parten utsetts att bedriva lufttrafik å sträckor, som angivas i förteckningarna;
- (d) med en stats "territorium" avses landområden med angränsande territorialvatten, som stå under ifrågavarande stats suveränitet, överhöghet, beskydd eller förvaltarskap; samt
- (e) orden "lufttrafik," "internationell lufttrafik," "lufttrafikföretag" och "tekniska mellanlandningar" definieras i enlighet med artikel 96 i konventionen.

*Bilaga* : texten utgår och ersättes med :

(1) För att bedriva lufttrafik på de sträckor, som upptagits i förteckning nr 1 i denna bilaga, skola Det Förenade Konungarikets utsedda lufttrafikföretag medgivas rätt dels att företaga överflygningar och tekniska mellanlandningar i Sverige, dels att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post i överensstämmelse med grundsatserna i artikel 1 av överenskommelsen och dels att på ifrågavarande sträckor begagna flygplatser och därtill hörande anläggningar på i förteckning nr 1 angivna platser.

(2) För att bedriva lufttrafik på de sträckor, som upptagits i förteckning nr 2 till denna bilaga skola de utsedda svenska lufttrafikföretagen medgivas rätt dels att företaga överflygningar och tekniska mellanlandningar å Det Förenade Konungarikets territorium, dels att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare, gods och post i överensstämmelse med grundsatserna i artikel 1 av överenskommelsen och dels att på ifrågavarande sträckor begagna flygplatser och därtill hörande anläggningar på i förteckning nr 2 angivna platser.

(3) Moment (1) och (2) i denna bilaga skola icke anses berättiga en avtalslutande parts lufttrafikföretag att på den andra avtalslutande partens territorium taga ombord passagerare, gods eller post, för att mot ersättning befordras till annan plats inom sistnämnda parts territorium.

(4)—(a) Taxorna på varje överenskommen linje skola vara skäligen, varvid vederbörlig hänsyn skall tagas till samtliga inverkan omständigheter såsom driftskostnader, skälig vinst, arten av lämnade tjänster (såsom standard i fråga om flyghastighet och bekvämlighet) samt de taxor, som tillämpas av andra lufttrafikföretag på någon del av den angivna sträckan. Dessa taxor skola fastställas i överensstämmelse med följande bestämmelser i detta moment.

(b) Överenskommelse om taxor enligt moment 4. (a) i denna bilaga samt de agentprovisioner, som äro brukliga i detta sammanhang, skall, om möjligt, träffas för var och en av de angivna sträckorna av de berörda utsedda lufttrafikföretagen i samråd med andra lufttrafikföretag, som bedriva luftfart på hela eller en del av den sträckan, och en dylik överenskommelse skall, om möjligt, träffas med anlitande av den internationella lufttrafikorganisationens metoder för fastställande av taxor. De sålunda överenskomna

taxorna skola underställas de båda avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter för godkännande.

(c) Därest de utsedda lufttrafikföretagen icke kunna enas beträffande någon av dessa taxor, eller om av någon annan orsak enighet beträffande taxa icke kan nås jämlikt bestämmelserna i moment 4. (b) i denna bilaga, skola de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter genom inbördes överenskommelse söka fastställa taxan.

(d) Därest luftfartsmyndigheterna icke kunna enas om att godkänna en taxa som jämlikt moment 4. (b) i denna bilaga underställts dem, eller om att fastställa en taxa jämlikt moment 4. (c), skall tvisten biläggas jämlikt bestämmelserna i överenskommelsens artikel 10.

(e) Ingen taxa skall träda i kraft, därest någondera av de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter icke godtaga den, med undantag för vad som stadgas i moment (3) i överenskommelsens artikel 10.

(5) Avtalslutande parts luftfartsmyndighet skall på begäran förse den andra avtalslutande partens luftfartsmyndighet med sådana periodiska eller andra statistiska uppgifter, som skäligen må behövas för att kunna bedöma den kapacitet, som den förstnämnda avtalslutande partens utsedda lufttrafikföretag erbjuder på de överenskomna linjerna. Sådana uppgifter skola innefatta alla upplysningar som behövas för att fastställa storleken av den trafik, som dessa lufttrafikföretag driva på de överenskomna linjerna, samt rörande dess ursprung och destination.

*Förteckningar* : utgår och ersätts med :

#### FÖRTECKNING NR 1.

##### *Det Förenade Konungarikets sträckor*

1. Platser i Det Förenade Konungariket-Köpenhamn-Stockholm.
2. Platser i Det Förenade Konungariket-Stavanger-Oslo-Stockholm.
3. Platser i Det Förenade Konungariket-Göteborg-Stockholm.
4. Platser i Det Förenade Konungariket-Amsterdam-Hamburg-Köpenhamn-Stockholm.

Det eller de av Det Förenade Konungariket utsedda lufttrafikföretagen må vid någon eller alla flygningar underlåta att landa å någon eller några av de ovan angivna platserna, förutsatt att den överenskomna trafiken utgår från plats inom det Förenade Konungariket.

#### FÖRTECKNING NR 2.

##### *Svenska sträckor*

1. Platser i Sverige-London.
2. Platser i Sverige-Oslo-Stavanger-Prestwick-Dublin.
3. Platser i Sverige-Köpenhamn-Hamburg-Amsterdam-London.
4. Platser i Sverige-Aalborg-London.
5. Platser i Sverige-Köpenhamn-Oslo-Stavanger-Hamburg\*-Bremen\*-Prestwick-Island-Gander-Montreal-Boston-New York-Chicago och platser därbortom. (\* Inga trafikrättigheter till eller från Prestwick.)
6. Platser i Sverige-Köpenhamn-Amsterdam-Frankfurt-Zürich-Rom-Athen-Lydda eller Kairo-Kartoum-Nairobi-Durban eller Johannesburg.
7. Platser i Sverige-Köpenhamn-Frankfurt-Zürich eller Genève-Rom-Athen-Lydda eller Kairo-Karachi-Bombay eller Delhi-Calcutta-Rangoon-Bangkok-Hong Kong\*-Okinawa eller Shanghai-Tokio. (\* Landning endast för andra än trafikändamål.)

535

Det eller de av Sverige utsedda lufttrafikföretagen må vid någon eller vid alla flygningar underlåta att landa å någon eller några av de ovan angivna platserna, förutsatt att den överenskomna trafiken utgår från plats inom Sverige.

Slut på bilagan.

Translation of Enclosure to No. 1 (b)

[As in Enclosure to No. 1 (a.)]

No. 2 (a)

*The Swedish 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 at London on 27th November, 1946, between the Government of Sweden and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, as modified by the Exchange of Notes of to-day's date, to inform you that in accordance with Article 3 (1) of the said Agreement the Swedish Government have designated Aktiebolaget Aerotransport (ABA), forming part of the organisation Scandinavian Airlines System (SAS), to operate the routes specified in Schedule II of the Annex to the Agreement as amended.

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 Exchange of Notes modifying the Agreement:—

Aktiebolaget Aerotransport (ABA) co-operating with Det Danske Luftfartselskab (DDL) and Det Norske Luftfartselskap (DNL) 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 as amended notwithstanding the provisions of Article 7 of the Agreement as amended, 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.

GUNNAR HÄGGLÖF.

No. 2 (b)

*The Secretary of State for Foreign Affairs to the Swedish  
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 at London on 27th November, 1946, by the Government of the United Kingdom of Great Britain and

Northern Ireland and the Government of Sweden, as modified by the Exchange of Notes of to-day's date, which reads as follows:—

[As in No. 2(a).]

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.

PRINTED AND PUBLISHED BY HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

To be purchased from

York House, Kingsway, LONDON, W.C.2      423 Oxford Street, LONDON, W.1

P.O. Box 569, LONDON, S.E.1

13a Castle Street, EDINBURGH, 2      1 St. Andrew's Crescent, CARDIFF

39 King Street, MANCHESTER, 2      Tower Lane, BRISTOL, 1

2 Edmund Street, BIRMINGHAM, 3      80 Chichester Street, BELFAST

or from any Bookseller

1952

Price 6*d.* net

PRINTED IN GREAT BRITAIN