

**AGREEMENT BETWEEN DENMARK AND JAPAN
FOR AIR SERVICES**

The Government of Denmark and the Government of Japan,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and promoting air services between and beyond their respective territories,

Have accordingly appointed their respective representatives for this purpose, who have agreed as follows:

Article 1

For the purpose of the present Agreement, the provisions of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944 (hereinafter called "Convention"), which are applicable to the air services established hereunder, shall, in their present terms or as amended in respect of both Contracting Parties in accordance with relevant provisions of the Convention, apply between the Contracting Parties for the duration of the present Agreement.

Article 2

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

- (a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Japan, the Ministry of Transportation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Ministry or similar functions, and, in the case of Denmark, the Ministry of Public Works and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Ministry or similar functions;
- (b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated by written notification to the other Contracting Party for the operation of air services on the routes specified in such notification, and which has the appropriate operating permission from that other Contracting Party, in accordance with the provisions of Article 4 of the present Agreement;
- (c) 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;
- (d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail;
- (e) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State;

Oversættelse.

**LUFTFARTSOVERENSKOMST MELLEM DANMARK
OG JAPAN**

Den danske regering og den japanske regering,

der nærer ønske om at afslutte en overenskomst med det formål at oprette og udbygge luftruter mellem og udover deres respektive territorier,

har i dette øjemed udpeget deres respektive repræsentanter, som er kommet overens om følgende:

Artikel 1

Bestemmelserne i den i Chicago den 7. december 1944 undertegnede konvention om international civil luftfart (i det følgende benævnt „konventionen“), som finder anvendelse på de i henhold til nærværende overenskomst oprettede luftruter, skål i deres nuværende form eller således, som de i overensstemmelse med konventionens dertil sigtende bestemmelser måtte blive ændret for begge kontraherende parter vedkommende, være gældende mellem de kontraherende parter, sålænge nærværende overenskomst har gyldighed.

Artikel 2

1. I nærværende overenskomst betyder, medmindre andet følger af sammenhængen:

- a. udtrykket „luftfartsmyndigheder“ for Japans vedkommende transportministeriet og enhver person eller ethvert organ, som måtte blive bemyndiget til at udøve nogen af de funktioner, der for nærværende udøves af nævnte ministerium, eller tilsvarende funktioner, og for Danmarks vedkommende ministeriet 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 ministerium, eller tilsvarende funktioner;
- b. udtrykket „udpeget luftfartselskab“ betyder et luftfartselskab, som den ene kontraherende part ved skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part har udpeget til at drive luftruter på de i nævnte meddelelse anførte strækninger, og som har opnået denne anden kontraherende parts hertil fornødne driftstilladelse i henhold til bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 4;
- c. udtrykket „territorium“ i relation til en stat betyder de landområder med tilhørende territorialfarvande, der står under den pågældende stats højhedsret, herredømme, beskyttelse eller mandat;
- d. udtrykket „luftrute“ betyder enhver luftrute, der planmæssigt beflyves af luftfartøjer til offentlig befordring af passagerer, ladning eller post;
- e. udtrykket „international luftrute“ betyder en luftrute, der passerer luftrummet over mere en een stats territorium;

- (f) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (g) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or putting down passengers, cargo or mail;
- (h) the term "Schedule" means the Schedule to the present Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 15 of the present Agreement.

(2) The Schedule forms an integral part of the present Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Schedule except where otherwise provided.

Article 3

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement to enable its designated airlines to establish international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule (hereinafter called "agreed services" and "specified routes" respectively).

Article 4

(1) The agreed services on any specified route may be inaugurated immediately or at a later date at the option of the Contracting Party to which the rights are granted under Article 3 of the present Agreement, but not before

- (a) the Contracting Party to which the rights have been granted has designated an airline or airlines for that route, and
- (b) the Contracting Party granting the rights has given the appropriate operating permission to the airline or airlines concerned; which it shall, subject to the provisions of paragraph (2) of this Article and of paragraph (1) of Article 7, be bound to grant without delay.

(2) Each of the airlines designated may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

Article 5

(1) Subject to the provisions of the present Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:—

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule for the purposes of putting down and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking 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.

- f. udtrykket „luftfartselskab“ betyder enhver lufttransportvirksomhed, der tilbyder eller driver en international luftrute;
- g. udtrykket „teknisk landing“ betyder landing med ethvert andet formål end at optage eller afsætte passagerer, ladning eller post;
- h. udtrykket „ruteliste“ betyder rutelisten til nærværende overenskomst i dens nuværende form eller således, som den måtte blive ændret i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 15.

2. Rutelisten er en integrerende del af nærværende overenskomst, og enhver henvisning til „overenskomsten“ omfatter, medmindre andet er anført, henvisning til rutelisten.

Artikel 3

Hver af de kontraherende parter tilstår den anden kontraherende part de i nærværende overenskomst omhandlede rettigheder for at sætte dens udpegede luftfartselskaber stand til at oprette internationale luftruter på de i vedkommende afsnit af rutelisten angivne strækninger (i det følgende benævnt henholdsvis „aftalte ruter“ og „angivne strækninger“).

Artikel 4

1. De aftalte ruter på en hvilken som helst angiven strækning kan åbnes straks eller på et senere tidspunkt efter bestemmelse af den kontraherende part, som rettighederne tilstås i henhold til nærværende overenskomsts artikel 3, dog først når

- a. den kontraherende part, som rettighederne er tilstået, har udpeget et eller flere luftfartselskaber til at beflyve den pågældende strækning, og
- b. den kontraherende part, som tilstår rettighederne, har givet det eller de pågældende luftfartselskaber den fornødne driftstilladelse, hvilket den, med forbehold af bestemmelserne i nærværende artikels 2. afsnit og artikel 7's 1. afsnit, er forpligtet til uopholdeligt at gøre.

2. Det kan pålægges hvert af de udpegede luftfartselskaber at godtgøre overfor den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder, at det er i stand til at opfylde de krav, der stilles i henhold til de love og bestemmelser, som af disse myndigheder normalt og med rimelighed anvendes på driften af internationale luftruter.

Artikel 5

1. Hver af de kontraherende parter udpegede luftfartselskaber skal, med forbehold af nærværende overenskomsts bestemmelser, ved driften af en aftalt rute på en angiven strækning have ret til:

- a. at overflyve den anden kontraherende parts territorium uden landing,
- b. at foretage teknisk landing på nævnte territorium og
- c. at foretage landing på nævnte territorium på de for den pågældende strækning i rutelisten angivne pladser med det formål at afsætte og optage passagerer, ladning og post i international trafik.

2. Intet i nærværende artikels 1. afsnit skal anses som hjemlende den ene kontraherende parts luftfartselskaber ret til på den anden kontraherende parts territorium til befordring mod vederlag at optage passagerer, ladning og post, bestemt for en anden plads på denne anden kontraherende parts territorium.

Article 6

(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 under its control shall be just and reasonable and not higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline of the first Contracting Party in providing similar international air services.

(2) In respect of customs duties, inspection fees and similar national or local duties or charges on 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 designated airline or airlines of the other Contracting Party and intended solely for use by or in the aircraft of those airlines, the designated airlines of the second Contracting Party shall, subject to compliance with normal customs regulations, be accorded, in addition to the treatment prescribed in Article 24 of the Convention, treatment not less favourable than that granted by the first Contracting Party to the airlines of the most favoured nation or to its national airlines engaged in international air services. Neither Contracting Party shall, however, be obliged to grant to the designated airlines of the other Contracting Party exemption or remission of customs duties, inspection fees or similar national or local duties or charges, unless such other Contracting Party grants exemption or remission of the duties or charges in question to the designated airlines of the first Contracting Party.

Article 7

(1) Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the privileges specified in paragraph (1) of Article 5 of the present Agreement in respect of an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of such airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party.

(2) Each Contracting Party reserves the right to suspend the exercise by a designated airline of the other Contracting Party of the privileges referred to in paragraph (1) above, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the airline of those privileges, in any case where such airline fails to comply with such laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges as referred to in Articles 11 and 13 of the Convention or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of such laws and regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 8

There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services between and beyond their respective territories.

Artikel 6

1. De afgifter, som hver af de kontraherende parter kan pålægge eller tillade, at der pålægges den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber for benyttelsen af lufthavne og andre faciliteter under dens kontrol, skal være berettigede og rimelige og ikke overstige dem, der af noget af førstnævnte kontraherende parts nationale luftfartselskaber ved beflyvning af tilsvarende internationale luftruter betales for benyttelsen af sådanne lufthavne og faciliteter.

2. Med hensyn til toldafgifter, undersøgelsesafgifter og lignende indenlandske eller lokale afgifter eller gebyrer for brændstof, smøreolie, reservedele, sædvanligt flyvemaskineudstyr og -forråd, som indføres på en kontraherende parts territorium eller på nævnte territorium tages ombord i luftfartøjer af den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber eller på deres vegne, og som udelukkende er bestemt til brug af eller i disse luftfartselskabers luftfartøjer, skal der under forudsætning af, at de normale toldbestemmelser efterkommes, udover den i konventionens artikel 24 foreskrevne behandling indrømmes den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber en ikke mindre gunstig behandling end den, der af førstnævnte kontraherende part tilstås en mest-besgunstiget stats luftfartselskaber eller dens egne luftfartselskaber, som driver internationale luftruter. Ingen af de kontraherende parter er dog forpligtet til at indrømme den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskaber fritagelse for eller eftergivelse af toldafgifter, undersøgelsesafgifter eller lignende indenlandske eller lokale afgifter eller gebyrer, medmindre denne anden kontraherende part indrømmer førstnævnte kontraherende parts udpegede luftfartselskaber fritagelse for eller eftergivelse af de pågældende afgifter eller gebyrer.

Artikel 7

1. Hver af de kontraherende parter forbeholder sig ret til at tilbageholde eller tilbagekalde de i nærværende overenskomsts artikel 5, 1. afsnit, angivne rettigheder for et af den anden kontraherende part udpeget luftfartselskab eller at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for luftfartselskabets 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 forbeholder sig ret til midlertidigt at indstille et af den anden kontraherende part udpeget luftfartselskabs udøvelse af de ovenfor i 1. afsnit omhandlede rettigheder eller at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et luftfartselskabs udøvelse af disse rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor dette luftfartselskab undlader at efterkomme lovene og bestemmelserne i den kontraherende stat, som tilstår disse rettigheder, således som anført i konventionens artikler 11 og 13, eller på anden måde undlader at drive lufttrafik i overensstemmelse med de i nærværende overenskomst foreskrevne vilkår, idet det er en forudsætning, at denne ret kun vil blive gjort gældende efter samråd med den anden kontraherende part, medmindre øjeblikkelig suspension eller indførelse af særlige betingelser er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af disse love og bestemmelser.

Artikel 8

Begge kontraherende parters luftfartselskaber skal have rimelig og lige adgang til at beflyve de aftalte ruter mellem og udover deres respektive territorier.

Article 9

In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated 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.

Article 10

(1) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.

(2) The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. 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 that capacity shall be related to:—

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) the requirements of through airline operation; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 11

(1) 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 Article.

(2) Agreement on the tariffs shall, wherever possible, be reached by the designated airlines concerned through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified routes shall be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted to them, in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

(4) If the agreement under paragraph (3) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 14 of the present Agreement.

(5) No new 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 14 of the present Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Artikel 9

Ved driften af de aftalte ruter skal hver af de kontraherende parters udpegede luftfartselskaber tage hensyn til den anden kontraherende parts udpegede luftfartselskabers interesser, således at de ruter, som sidstnævnte helt eller delvis driver på de samme strækninger, ikke påvirkes på ubehørig måde.

Artikel 10

1. De aftalte ruter, som oprettes af de kontraherende parters udpegede luftfartselskaber, skal være nøje afpasset efter publikums behov for sådanne ruter.

2. Hovedformålet med de aftalte ruter, som oprettes af et udpeget luftfartselskab, skal være at yde en kapacitet, svarende til de nuværende og med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, ladning og post kommende fra eller bestemt for det territorium, der tilhører den kontraherende part, som har udpeget luftfartselskabet. Befordringen af passagerer, ladning og post, som optages og afsættes på pladser på de angivne strækninger indenfor territorier, tilhørende andre stater end den, der udepeger luftfartselskabet, skal ske i overensstemmelse med de almindelige principper om, at kapaciteten skal fastsættes i forhold til:

- a. trafikbehovet til og fra det territorium, som tilhører den kontraherende part, der har udpeget luftfartselskabet,
- b. behovet for drift af gennemgående luftruter og
- c. trafikbehovet i det område, luftruten passerer, under hensyntagen til lokale og regionale ruter.

Artikel 11

1. 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 angivne strækning. Taksterne skal fastsættes i overensstemmelse med følgende bestemmelser i nærværende artikel.

2. Aftale om taksterne skal såvidt muligt træffes af de udpegede luftfartselskaber i henhold til det af den internationale sammenslutning af luftfartselskaber anvendte takstberegningssystem. Såfremt dette ikke er muligt, skal takster for hver af de angivne strækninger aftales mellem de udpegede luftfartselskaber. I ethvert tilfælde skal taksterne forelægges begge kontraherende parters luftfartsmyndigheder til godkendelse.

3. Såfremt de udpegede luftfartselskaber ikke kan komme overens om taksterne, eller hvis en af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder ikke godkender de dem forelagte takster i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende artikels 2. afsnit, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder søge at nå til enighed om de pågældende takster.

4. Såfremt der ikke kan opnås enighed i henhold til nærværende artikels 3. afsnit, skal tvisten afgøres i overensstemmelse med nærværende overenskomsts artikel 14.

5. Når bortses fra bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 14, 3. afsnit, kan ingen ny takst træde i kraft, såfremt en af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder anser den for utilfredsstillende. I afventen af taksternes fastsættelse i overensstemmelse med nærværende artikels bestemmelser skal de takster, som allerede er i kraft, være gældende.

Article 12

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of surveying the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to ascertain the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 13

There shall be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Article 14

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, 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, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the International Court of Justice may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

Article 15

Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending the present Agreement, such consultation to begin within a period of sixty days from the date of request. If the amendment relates only to the Schedule, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Schedule, their recommendations on the matter will come into effect after they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 16

If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

Artikel 12

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.

Artikel 13

Der skal regelmæssigt og hyppigt finde rådføring sted mellem de kontraherende parters luftfartsmyndigheder med henblik på at sikre et nært samarbejde i alle anliggender, som berører opfyldelsen af nærværende overenskomsts bestemmelser.

Artikel 14

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende overenskomst, 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 ordening ad forhandlingens vej, kan tvisten efter anmodning af en af de kontraherende parter forelægges til afgørelse ved en domstol bestående af tre voldgiftsmænd, af hvilke hver af de kontraherende parter udpeger een, medens den tredje vælges efter aftale mellem de to således udpegede voldgiftsmænd, idet det dog er en forudsætning, at denne tredje voldgiftsmand ikke er statsborger i nogen af de kontraherende stater. Indenfor et tidsrum af treds dage efter datoen for den ene kontraherende parts modtagelse fra den anden part af en diplomatisk note, hvori der fremsættes ønske om tvistens afgørelse ved voldgift, skal hver af de kontraherende parter udpege en voldgiftsmand, og der skal træffes aftale med hensyn til den tredje voldgiftsmand indenfor et yderligere tidsrum af treds dage. Såfremt en af de kontraherende parter ikke udpeger sin egen voldgiftsmand indenfor tidsrummet af treds dage, eller såfremt der ikke indenfor det angivne tidsrum træffes aftale med hensyn til den tredje voldgiftsmand, kan præsidenten for den internationale domstol af hver af de kontraherende parter anmodes om at udpege en eller flere voldgiftsmænd.

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

Artikel 15

Hver af de kontraherende parter kan til enhver tid anmode den anden kontraherende part om en drøftelse med henblik på at foretage ændringer i nærværende overenskomst, hvilken drøftelse skal påbegyndes indenfor et tidsrum af treds dage efter datoen for anmodningens fremsættelse. Såfremt ændringen kun vedrører rutelisten, skal drøftelsen finde sted mellem begge kontraherende parters luftfartsmyndigheder. Når disse myndigheder enes om en ny eller ændret ruteliste, vil deres henstillinger desangående træde i kraft efter at være blevet bekræftet ved en noteveksling ad diplomatisk vej.

Artikel 16

Såfremt en almindelig multilateral luftfartskonvention træder i kraft for begge kontraherende parters vedkommende, skal nærværende overenskomst ændres således, at den bringes i overensstemmelse med en sådan konventions bestemmelser.

Article 17

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other of its intention to terminate the present Agreement. A copy of the notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization formed by the Convention. If such notice is given, the present Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by Agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period. If the other Contracting Party fails to acknowledge receipt, notice shall be deemed to have been received fourteen days after receipt by the International Civil Aviation Organization of its copy.

Article 18

The present Agreement and the diplomatic notes exchanged in accordance with Article 15 shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19

The present Agreement will be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and the Agreement shall enter into force upon an exchange of diplomatic notes indicating such approval.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Copenhagen this 26th day of February, 1953, in duplicate in the English language.

For Denmark

(signed) **Ole Bjørn Kraft.**

For Japan

(signed) **Shiroji Yuki.**

Artikel 17

Hver af de kontraherende parter kan til enhver tid overfor den anden tilkendegive sit ønske om at bringe nærværende overenskomst til ophør. En kopi af opsigelsen skal samtidig tilstilles den i henhold til konventionen oprettede organisation for international civil luftfart. Når en sådan opsigelse er foretaget, bringes nærværende overenskomst til ophør et år 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, anses opsigelsen som modtaget fjorten dage efter, at organisationen for international civil luftfart har modtaget den.

Artikel 18

Nærværende overenskomst og de noter, som ad diplomatisk vej udveksles i overensstemmelse med artikel 15, skal registreres i organisationen for international civil luftfart.

Artikel 19

Nærværende overenskomst vil blive godkendt af hver kontraherende part i overensstemmelse med dens forfatningsmæssige praksis og træde i kraft efter udveksling af diplomatisk vej af noter, hvori der gives udtryk for denne godkendelse.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede, som af deres respektive regeringer er behørigt bemyndiget, underskrevet nærværende overenskomst.

UDFÆRDIGET i København den 26. februar 1953 i to eksemplarer på engelsk.

For Danmark

(sign.) **Ole Bjørn Kraft.**

For Japan

(sign.) **Shiroji Yuki.**

SCHEDULE

I Routes to be served by the designated airline or airlines of Japan.

A) Tokyo — Osaka — Fukuoka — Okinawa — points on the Mainland of China and/or on the Island of Formosa — Hong Kong or Manila — points in Indo-China — Bangkok — Rangoon — Colombo — points in India and East and West Pakistan — points in the Middle and Near East — Cairo — Athens — Rome — Geneva, Zurich or Madrid — Frankfurt am Main — Paris, Brussels or Amsterdam — points in Scandinavia and points beyond, in both directions.

B) Fukuoka — Osaka — Tokyo — points in the North Pacific and Canada — points in Scandinavia and points beyond, in both directions.

The agreed services provided by the designated airline or airlines of Japan shall begin at a point in the territory of Japan, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

II Routes to be served by the designated airline or airlines of Denmark.

A) Points in Scandinavia — points in Europe — points in the Near and the Middle East — points in Pakistan — points in India — points in Ceylon — points in Burma — Bangkok — Okinawa or Manila — Tokyo and points beyond, in both directions.

B) Points in Scandinavia — points in Alaska and the Aleutian Islands — Tokyo and points beyond, in both directions.

The agreed services provided by the designated airline or airlines of Denmark shall begin at a point in Scandinavia, but other points on the route may at the option of the designated airline be omitted on any or all flights.

III The word Scandinavia in this Schedule means Denmark, Norway, Sweden and Danish territorial possessions.

RUTELISTE

I Ruter, som beflyves af Japans udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber.

A) Tokio — Osaka — Fukuoka — Okinawa — pladser på det kinesiske fastland og/eller på øen Formosa — Hong Kong eller Manila — pladser i Indokina — Bangkok — Rangoon — Colombo — pladser i Indien og Øst- og Vestpakistan — pladser i det mellemste og nære Østen — Cairo — Athen — Rom — Genève, Zürich eller Madrid — Frankfurt am Main — Paris, Bryssel eller Amsterdam — pladser i Skandinavien og pladser derudover, i begge retninger.

B) Fukuoka — Osaka — Tokyo — pladser i det nordlige Stillehav og Canada — pladser i Skandinavien og pladser derudover, i begge retninger.

De af Japans udpegede luftfartselskab(er) oprettede ruter skal udgå fra en plads på japansk territorium, men andre pladser på ruten kan efter det udpegede luftfartselskabs ønske udelades på en hvilken som helst eller samtlige flyvninger.

II Ruter, som beflyves af Danmarks udpegede luftfartselskab eller luftfartselskaber.

A) Pladser i Skandinavien — pladser i Europa — pladser i det nære og mellemste Østen — pladser i Pakistan — pladser i Indien — pladser på Ceylon — pladser i Burma — Bangkok — Okinawa eller Manila — Tokio og pladser derudover, i begge retninger.

B) Pladser i Skandinavien — pladser i Alaska og på de aleutiske øer — Tokio og pladser derudover, i begge retninger.

De af Danmarks udpegede luftfartselskab(er) oprettede ruter skal udgå fra en plads i Skandinavien, men andre pladser på ruten kan efter det udpegede luftfartselskabs ønske udelades på en hvilken som helst eller samtlige flyvninger.

III Ordet Skandinavien på denne ruteliste betyder Danmark, Norge, Sverige og danske territoriale besiddelser.

Samtidig med overenskomstens undertegnelse er der blevet udvekslet følgende noter:

UDENRIGSMINISTERIET. *Copenhagen, February 26, 1953.*

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between Denmark and Japan for Air Services signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 4 of the Agreement, the Government of Denmark designate Det Danske Luftfartselskab (DDL), forming part of the joint operating organisation, Scandinavian Airlines System (SAS), to operate the routes II A and B of the Schedule attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement:—

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL) co-operating with AB Aerotransport (ABA) and Det Norske Luftfartselskap (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the routes for which it has been designated under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

2. In so far as Det Danske Luftfartselskab (DDL) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Danske Luftfartselskab (DDL), and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

(signed) **Ole Bjørn Kraft.**

His Excellency
Shiroji Yuki,
Minister of Japan,
Copenhagen.

UDENRIGSMINISTERIET.

København, den 26. februar 1953.

Hr. minister,

Under henvisning til den idag mellem Danmark og Japan undertegnede luftfarts-overenskomst har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at den danske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 4 udpeger Det Danske Luftfartselskab (DDL), som er parthaver i det i fællesskab drevne konsortium Scandinavian Airlines System (SAS), til at drive de på den til overenskomsten knyttede ruteliste anførte ruter II A og B.

I denne forbindelse har jeg den ære på min regerings vegne at bekræfte, at der under de forhandlinger, som er gået forud for overenskomstens undertegnelse, opnåedes enighed om følgende:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), der samarbejder med AB Aerotransport (ABA) og Det Norske Luftfartselskap (DNL) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan drive de ruter, til hvis befykning det er blevet udpeget i henhold til overenskomsten, med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende hvert af de to andre luftfartselskaber eller dem begge.

2. I det omfang, Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartselskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som hvis disse tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente danske luftfartsmyndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) påtager sig herfor det fulde ansvar i henhold til overenskomsten.

Jeg benytter denne lejlighed til overfor Deres Excellence, hr. minister, at forny forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.

(sign.) **Ole Bjørn Kraft.**

Hans Excellence
Shiroji Yuki,
Japans Gesandt,
København.

LEGATION OF JAPAN
DENMARK

Copenhagen, February 26, 1953.

Monsieur le Ministre,

With reference to the Agreement between Japan and Denmark for Air Services signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 4 of the Agreement, the Government of Japan will designate an airline or airlines at a later date to operate the routes I A and B of the Schedule attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL) co-operating with AB Aerotransport (ABA) and Det Norske Luftfartselskab (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the routes for which it has been designated under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

2. In so far as Det Danske Luftfartselskab (DDL) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Danske Luftfartselskab (DDL), and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency, Monsieur le Ministre, the assurance of my highest consideration.

(signed) **Shiroji Yuki.**

His Excellency
Ole Bjørn Kraft,
Minister of Foreign Affairs,
Copenhagen.

JAPANS GESANDTSKAB
DANMARK

København, den 26. februar 1953.

Hr. minister,

Under henvisning til den idag mellem Japan og Danmark undertegnede luftfarts-overenskomst har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at den japanske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 4 på et senere tidspunkt vil udpege et eller flere luftfartselskaber til at drive de på den til overenskomsten knyttede ruteliste anførte ruter I A og B.

I denne forbindelse har jeg den ære på mine regerings vegne at bekræfte, at der under de forhandlinger, som er gået forud for overenskomstens undertegnelse, opnåedes enighed om følgende:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), der samarbejder med AB Aerotransport (ABA) og Det Norske Luftfartselskab (DNL) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan drive de ruter, til hvis beflyvning det er blevet udpeget i henhold til overenskomsten, med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende hvert af de to andre luftfartselskaber eller dem begge.

2. I det omfang, Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartselskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som hvis disse tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente danske luftfartsmyndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) påtager sig herfor det fulde ansvar i henhold til overenskomsten.

Jeg benytter denne lejlighed til overfor Deres Excellence, hr. minister, at forny forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.

(sign.) **Shiroji Yuki.**

Hans Excellence
Ole Bjørn Kraft,
udenrigsminister,
København.

Overenskomsten er trådt i kraft den 14. juli 1953 ved en under samme dato i medfør af overenskomstens artikel 19 stedfunden noteveksling mellem den danske gesandt i Tokio og den japanske udenrigsminister.

Udenrigsministeriet, den 24. august 1953.

Ole Bjørn Kraft.

Ministry of Foreign Affairs

Ministry of Foreign Affairs
Copenhagen, Denmark

Agreement
The undersigned, Ole Bjørn Kraft, Danish Ambassador in Tokyo, and the undersigned, Japanese Minister of Foreign Affairs, have agreed on the following terms of reference for the Agreement.

The undersigned, Ole Bjørn Kraft, Danish Ambassador in Tokyo, and the undersigned, Japanese Minister of Foreign Affairs, have agreed on the following terms of reference for the Agreement.

The undersigned, Ole Bjørn Kraft, Danish Ambassador in Tokyo, and the undersigned, Japanese Minister of Foreign Affairs, have agreed on the following terms of reference for the Agreement.

(Faint signature or stamp)

The Embassy
Ole Bjørn Kraft,
Minister of Foreign Affairs,
Copenhagen.

(Faint text, possibly a signature or stamp)