

SP

Bekendtgørelse

af luftfartsoverenskomst af 23. juni 1971 med Indonesien.

The Government of Denmark and the Government of the Republic of Indonesia have entered into an Agreement on Air Services between the two countries.

The purpose of the present Agreement is to replace the existing Agreement of 1944 and to provide for a more liberal and equitable arrangement for air services between Denmark and Indonesia, as follows:

Den danske regering og Indonesiens Regering er indgået til en Overenskomst om Lufttjenester mellem de to Lande.

Formålet med den nævnte Overenskomst er at erstatte den hidværende Overenskomst af 1944 og at indrette en mere liberal og retfærdig ordning for lufttjenester mellem Danmark og Indonesien, som følger:

Article 1
For the purpose of the present Agreement, the words "the Contracting Parties" mean the Government of Denmark and the Government of Indonesia, as defined in Article 1 of the Convention on International Civil Aviation of 4 December 1944 and hereinafter referred to as the "Convention", and any amendments thereto.

Artikel 1
I denne Overenskomst er medlemspartierne den danske Regering og Indonesiens Regering, som er defineret i artikel 1 af den internationale konvention om lufttjenester af 4. december 1944 og senere ændringer heraf.

In the text "Government of Denmark" means the Government of Denmark, and "Government of Indonesia" means the Government of Indonesia.

I teksten "Den danske Regering" betyder det den danske Regering, og "Indonesiens Regering" betyder Indonesiens Regering.

Den 23. juni 1971 undertegnedes i København en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Indonesien.
Overenskomsten med dertil hørende tillæg og noteveksling har følgende ordlyd:

AGREEMENT

**between the Government of Denmark and
the Government of the Republic of Indonesia
for Air Services between their respective
Territories**

The Government of Denmark and the
Government of the Republic of Indonesia

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

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between Danish and Indonesian territories
Have agreed as follows:

Article 1

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 or 94 thereof;

(b) the term "aeronautical authority" means, in the case of Denmark, the Ministry of Public Works and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Ministry or similar functions, and in the case of the Republic of Indonesia the Minister of Communications and any person or body authorised to perform functions at pres-

Oversættelse.

OVERENSKOMST

**mellem Danmarks regering og Republikken
Indonesiens regering om lufttrafik mellem
deres respektive territorier**

Danmarks regering og Republikken Indonesiens regering,

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

som ønsker at indgå en overenskomst som tillæg til nævnte konvention med det formål at oprette lufttrafik mellem dansk og indonesisk territorium,
er kommet overens om følgende:

Artikel 1

I nærværende overenskomst skal, medmindre andet følger af sammenhængen,

a) udtrykket „konventionen“ betyde konventionen om international civil luftfart, der åbnedes for undertegnelse i Chicago den syvende december 1944, og indbefatte ethvert tillæg vedtaget i henhold til denne konventions artikel 90 og enhver ændring af tillæggene eller konventionen i henhold til dennes artikler 90 eller 94;

b) udtrykket „luftfartsmyndighed“ for Danmarks vedkommende betyde ministeriet for offentlige arbejder samt enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udøve nogen af de funktioner, som for nærværende varetages af nævnte ministerium, eller lignende funktioner, og for Republikken Indonesiens vedkommende betyde kommunikationsministe-

ent exercised by the said Minister or similar functions;

- (c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification 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 such notification;
- (d) the term "territory" in relation to a State shall have the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

Article 2

(1) For the operation of regular international air services each Contracting Party grants to the airline or airlines designated by the other Contracting Party

- (a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party,
 (b) the right to make stops in said territory for non-traffic purposes.

(2) For the operation of regular international air services over the routes specified in the Annex to this Agreement (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes") each Contracting Party further grants to the airline or airlines designated by the other Contracting Party

the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for the purpose of embarking and disembarking international traffic in passengers, cargo and mail at the points specified in the Annex.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried with or without remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ren samt enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udøve funktioner, som for nærværende varetages af nævnte minister, eller lignende funktioner;

- c) udtrykket „udpeget luftfartsselskab“ betyde et luftfartsselskab, som en kontraherende part ved skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part i overensstemmelse med artikel 3 i nærværende overenskomst har udpeget til at drive lufttrafik på de i en sådan meddelelse angivne ruter;
- d) udtrykket „territorium“ i relation til en stat have den betydning, der er tillagt det i konventionens artikel 2;
- e) udtrykkene „lufttrafik“, „international lufttrafik“, „luftfartsselskab“ samt „teknisk landing“ have de betydninger, der er tillagt hvert af dem i konventionens artikel 96.

Artikel 2

1) Med henblik på driften af regelmæssig international lufttrafik tilstår hver kontraherende part den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber

- a) ret til at overflyve den anden kontraherende parts territorium uden landing,
 b) ret til at foretage tekniske landinger på nævnte territorium.

2) Med henblik på driften af regelmæssig international lufttrafik på de i tillægget til denne overenskomst angivne ruter (i det efterfølgende benævnt „den aftalte trafik“ og „de angivne ruter“) tilstår hver kontraherende part desuden den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber

ret til at foretage landinger på den anden kontraherende parts territorium med det formål at optage og afsætte passagerer, last og post i international trafik på de i tillægget angivne pladser.

3) Intet i denne artikels stk. 2 skal anses for at give en kontraherende parts luftfartsselskab ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, last eller post, som befordres mod eller uden vederlag og er bestemt for en anden plads på denne anden kontraherende parts territorium.

(4) Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the operation of agreed services in areas of hostilities or military occupation, or in areas affected thereby, shall, in accordance with Article 9 of the Convention, be subject to the approval of the competent military authorities.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international commercial air services.

(4) 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 privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges 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.

(5) At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services, provided that a service shall not be operated unless a tariff is in force in

4) Uanset bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2 skal driften af aftalt trafik i områder med fjendtligheder eller under militær besættelse eller i områder, der berøres heraf, i overensstemmelse med konventionens artikel 9 være undergivet de kompetente militærmyndigheders godkendelse.

Artikel 3

1) Hver kontraherende part skal ved skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part udpege et eller flere luftfartsselskaber til at drive den aftalte trafik på de angivne ruter.

2) Ved modtagelsen af meddelelse om udpegelsen skal den anden kontraherende part under forbehold af bestemmelserne i denne artikels stk. 3 og 4 ufortøvet give det eller de udpegede luftfartsselskaber den fornødne driftstilladelse.

3) Den ene kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan forlange, at et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab over for dem godtgør, at det er i stand til at opfylde de betingelser, som er foreskrevet i henhold til de love og bestemmelser, som af disse myndigheder normalt og med rimelighed anvendes på driften af international kommerciel lufttrafik i overensstemmelse med konventionens bestemmelser.

4) Hver kontraherende part har ret til at nægte at godkende udpegelsen af et luftfartsselskab og til at tilbageholde eller tilbagekalde indrømmelsen af de i nærværende overenskomsts artikel 2, stk. 2, angivne rettigheder til et luftfartsselskab eller til at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for nødvendige for et luftfartsselskabs udnyttelse af disse rettigheder i ethvert tilfælde, hvor den ikke anser det for godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med dette luftfartsselskab beror hos den kontraherende part, der har udpeget luftfartsselskabet, eller hos statsborgere i den kontraherende stat, der har udpeget luftfartsselskabet.

5) Når som helst, efter at bestemmelserne i denne artikels stk. 1 og 2 er blevet opfyldt, kan et således udpeget og godkendt luftfartsselskab påbegynde driften af den aftalte trafik, idet dog ingen trafik må drives, medmindre en i overensstemmelse med bestem-

respect of it established in accordance with the provisions of Article 7 of the present Agreement.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those privileges 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 laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

(1) Aircraft operated by a designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily imported into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party in the territory of the

melserne i nærværende overenskomsts artikel 7 fastsat takst er i kraft for dens vedkommende.

6) Hver kontraherende part er berettiget til at suspendere et luftfartsselskabs udøvelse af de i nærværende overenskomsts artikel 2, stk. 2, angivne rettigheder eller til at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et luftfartsselskabs udøvelse af disse rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor luftfartsselskabet undlader at efterkomme de love og bestemmelser, som er fastsat af den kontraherende part, der tilstår disse rettigheder, eller på anden måde undlader at udøve sin virksomhed i overensstemmelse med de i nærværende overenskomst foreskrevne betingelser. Det er dog en forudsætning, at denne ret kun gøres gældende efter drøftelse med den anden kontraherende part, medmindre øjeblikkelig suspension eller pålæggelse af betingelser er absolut nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love eller bestemmelser.

Artikel 4

1) Luftfartøjer, der benyttes af et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab, og som ankommer til og igen afgår fra eller overflyver den anden kontraherende parts territorium, såvel som brændstof, smørelolie, reservedele, sædvanligt udstyr og luftfartøjsforråd om bord i sådanne luftfartøjer skal være fritaget for toldafgifter og andre afgifter, der opkræves ved import, eksport eller transit af varer. Dette skal også gælde for varer om bord i luftfartøjerne, som forbruges under flyvningen over sidstnævnte kontraherende parts territorium.

2) Brændstof, smørelolie, luftfartøjsforråd, reservedele samt sædvanligt udstyr, der midlertidigt er indført på en kontraherende parts territorium for dér straks eller efter opmagasinering at blive anbragt i eller på anden måde taget om bord i et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskabs luftfartøjer eller for på anden måde at blive genudført fra den førstnævnte kontraherende parts territorium, skal være fritaget for de toldafgifter og andre afgifter, som er nævnt i denne artikels stk. 1.

3) Brændstof og smørelolie, som er taget om bord i et af en af de kontraherende parter udpeget luftfartsselskabs luftfartøjer

other Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges, provided that formal customs regulations are complied with.

(4) Each Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article under customs supervision or control.

(5) In so far as no duties or other charges are imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable unless such prohibition or restriction applies to all airlines including the national airlines in respect to certain items mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article.

(6) The treatment specified in this Article shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

Article 5

The charges imposed by either Contracting Party for the use of airports and air navigation facilities by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those paid by its national aircraft operating international services.

Article 6

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same route.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the

på den anden kontraherende parts territorium og anvendes i international lufttrafik, skal fritages for de toldafgifter og andre afgifter, som er nævnt i denne artikels stk. 1, såvel som for alle andre specielle forbrugsafgifter under forudsætning af, at de formelle toldbestemmelser efterkommes.

4) Hver kontraherende part kan opbevare de i denne artikels stk. 1-3 nævnte effekter under toldopsyn eller -kontrol.

5) For så vidt ingen told eller andre afgifter er pålagt effekter, omhandlet i denne artikels stk. 1-3, skal sådanne effekter ikke omfattes af noget økonomisk forbud eller af restriktioner på import, eksport og transit, som ellers kunne bringes i anvendelse, medmindre et sådant forbud eller en sådan restriktion gælder for alle luftfartsselskaber, herunder de nationale luftfartsselskaber, med hensyn til visse effekter, omhandlet i denne artikels stk. 1-3.

6) Den i nærværende artikel omhandlede behandling skal tilstås ud over og uden præjudice for den behandling, som hver af de kontraherende parter er forpligtet til at give i henhold til konventionens artikel 24.

Artikel 5

De afgifter, som en kontraherende part pålægger den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskabs luftfartøjer for benyttelse af lufthavne og luftnavigationshjælpemidler, må ikke være højere end dem, der betales af dens egne luftfartøjer, som udfører international trafik.

Artikel 6

1) Der skal være rimelig og lige adgang for begge kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber til at drive den aftalte trafik på de angivne ruter mellem deres respektive territorier.

2) Ved driften af den aftalte trafik skal hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber tage hensyn til den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskabers interesser, således at den trafik, som de sidstnævnte driver på den samme rute eller på dele deraf, ikke påvirkes på utilbørlig måde.

3) Den aftalte trafik, der udøves af de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber, skal være nøje afpasset efter

requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of a capacity adequate to carry the 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:

- (i) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (ii) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (iii) the requirements of through airline operation.

Article 7

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party 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) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, 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 ratifying machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the

publikums behov for befordring på de angivne ruter og skal have til hovedformål at tilvejebringe en kapacitet, der er tilstrækkelig til at tilfredsstille det løbende og det med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, last og post, kommende fra eller bestemt for det territorium, som tilhører den kontraherende part, der har udpeget luftfartsselskabet.

Befordringen af passagerer, last og post, der både optages og afsættes på pladser på de angivne ruter på territorier tilhørende andre stater end den, der har udpeget luftfartsselskabet, skal ske i overensstemmelse med de almindelige principper om, at kapaciteten skal være afpasset efter:

- i) trafikbehovet til og fra det territorium, der tilhører den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet,
- ii) trafikbehovet i det område, gennem hvilket ruten passerer, under hensyntagen til andre ruter, oprettet af luftfartsselskaber i de stater, som området omfatter, samt
- iii) behovet for drift af gennemgående luftruter.

Artikel 7

1) De takster, som skal anvendes af en kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber for befordring til eller fra den anden kontraherende parts territorium, skal fastsættes på et rimeligt niveau under behørig hensyntagen til alle i betragtning kommende faktorer, herunder driftsomkostninger, rimelig fortjeneste, forhold, som karakteriserer driften (såsom normer for hastighed og komfort) og andre luftfartsselskabers takster på en hvilken som helst del af den angivne rute. Disse takster skal fastsættes i overensstemmelse med nedenstående bestemmelser i denne artikel.

2) De i denne artikels stk. 1 omhandlede takster tillige med satserne for agentprovision, der anvendes i forbindelse dermed, skal om muligt aftales for hver af de angivne ruter mellem vedkommende udpegede luftfartsselskaber i samråd med andre luftfartsselskaber, der driver lufttrafik på hele denne rute eller en del deraf, og en sådan aftale skal så vidt muligt træffes gennem Den internationale Lufttransport-sammenlutnings organ for takstfastsættelse. De således fastsatte takster skal undergives

approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) 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 provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariffs by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 10 of the present Agreement.

(5) (a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph (3) of Article 10 of the present Agreement.

(b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, these tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 8

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 airline or airlines of the first Contracting Party.

Article 9

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 10

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present

begge kontraherende parters luftfartsmyndigheders godkendelse.

3) Såfremt de udpegede luftfartsselskaber ikke kan opnå enighed om nogen af disse takster, eller såfremt der af nogen anden årsag ikke kan opnås enighed om en takst i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 2, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder forsøge at fastsætte taksten ved indbyrdes aftale.

4) Såfremt luftfartsmyndighederne ikke kan blive enige om at godkende en takst, der forelægges dem i henhold til denne artikels stk. 2, eller om at fastsætte en takst i henhold til stk. 3, skal tvisten afgøres i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 10.

5) a) Ingen takst kan træde i kraft, såfremt en af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder er utilfreds med den, undtagen i henhold til bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 10, stk. 3.

b) Når takster er blevet fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel, skal disse takster forblive i kraft, indtil nye takster er blevet fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel.

Artikel 8

Hver kontraherende parts luftfartsmyndigheder skal efter anmodning tilsende den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder sådanne periodiske eller andre statistiske oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med henblik på en bedømmelse af den kapacitet, der af den første kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber indsættes i den aftalte trafik.

Artikel 9

Der skal finde regelmæssige og hyppige konsultationer sted mellem de kontraherende parters luftfartsmyndigheder for at sikre et nært samarbejde i alle spørgsmål, der vedrører opfyldelsen af nærværende overenskomst.

Artikel 10

1) Såfremt der opstår nogen tvist mellem de kontraherende parter angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende

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 negotiations, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the diplomatic channel requesting arbitration of the dispute, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires.

(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 or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 11

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement or its Annex, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which

overenskomst, skal de kontraherende parter i første instans forsøge at bilægge denne ved indbyrdes forhandling.

2) Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at opnå en ordning ved forhandling, kan tvisten efter anmodning af en af de kontraherende parter indbringes til afgørelse for en voldgiftsdomstol, bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf én udpeges af hver kontraherende part, og den tredje vælges af de to således udpegede. Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand inden for et tidsrum af tres (60) dage fra datoen for den ene kontraherende parts modtagelse af en af den anden part ad diplomatisk vej fremsendt anmodning om tvistens afgørelse ved voldgift, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges inden for et yderligere tidsrum af tres (60) dage. Såfremt en af de kontraherende parter undlader at udpege en voldgiftsmand inden for det angivne tidsrum, eller såfremt den tredje voldgiftsmand ikke udpeges inden for det angivne tidsrum, kan præsidenten for Organisationen for international civil Luftfarts råd af hver af de kontraherende parter anmodes om at udpege en eller flere voldgiftsmænd efter behov.

3) De kontraherende parter forpligter sig til at rette sig efter enhver afgørelse, som træffes i henhold til denne artikels stk. 2.

4) Såfremt og så længe en kontraherende part eller et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab undlader at rette sig efter en afgørelse, som træffes i henhold til denne artikels stk. 2, kan den anden kontraherende part begrænse, tilbageholde eller tilbagekalde alle rettigheder eller privilegier, som den i henhold til nærværende overenskomst har tilstået den kontraherende part, der har gjort sig skyldig i misligholdelsen, eller denne kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber eller det udpegede luftfartsselskab, der har gjort sig skyldig i misligholdelsen.

Artikel 11

1) Dersom en af de kontraherende parter anser det for ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i nærværende overenskomst eller dens tillæg, kan den anmode om konsultation med den anden kontraherende part.

may be between the aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request.

(2) Any modification of the present Agreement decided upon during the consultation referred to in paragraph (1) above shall be agreed upon in writing between the Contracting Parties and shall take effect on the date on which both Governments have informed each other in writing by exchange of notes that the formalities constitutionally required in their respective countries have been complied with.

(3) Any modification of the Annex of the present Agreement decided upon during the consultations referred to in paragraph (1) above shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take immediate effect, but shall be confirmed by an exchange of notes if so required by either of the Contracting Parties.

(4) The present Agreement and its Annex will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

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 twelve (12) 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 (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 13

The present Agreement and agreed modifications in accordance with Article 11 shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

En sådan konsultation, som kan finde sted mellem luftfartsmyndighederne, og som kan foregå mundtligt eller skriftligt, skal påbegyndes inden for et tidsrum af tres (60) dage fra anmodningens dato.

2) Enhver ændring af nærværende overenskomst, som er blevet besluttet under den i stk. 1 ovenfor omhandlede konsultation, skal aftales skriftligt mellem de kontraherende parter og skal have virkning fra den dato, på hvilken begge regeringer skriftligt gennem noteveksling har meddelt hinanden, at de forfatningsmæssigt krævede formaliteter i deres respektive lande er blevet opfyldt.

3) Enhver ændring af tillægget til nærværende overenskomst, som er blevet besluttet under de i stk. 1 ovenfor omhandlede konsultationer, skal aftales skriftligt mellem luftfartsmyndighederne og skal have øjeblikkelig virkning, men skal bekræftes ved noteveksling, såfremt dette forlanges af en af de kontraherende parter.

4) Nærværende overenskomst og dens tillæg vil blive ændret således, at de bringes i overensstemmelse med enhver multilateral konvention, som måtte blive bindende for begge kontraherende parter.

Artikel 12

Hver kontraherende part kan når som helst underrette den anden part om, at den ønsker at bringe nærværende overenskomst til ophør. En sådan opsigelse skal samtidig tilstilles Organisationen for international civil Luftfart. Såfremt en sådan opsigelse er foretaget, ophører nærværende overenskomst tolv (12) måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre opsigelsen ifølge aftale trækkes tilbage inden nævnte periodes udløb. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses som modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for international civil Luftfart har modtaget den.

Artikel 13

Nærværende overenskomst samt ændringer, aftalt i overensstemmelse med artikel 11, skal registreres hos Organisationen for international civil Luftfart.

Article 14

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

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done this 23rd day of June, nineteen hundred and seventy-one in duplicate at Copenhagen.

For the Government of
Denmark:

Poul Hartling

For the Government of
the Republic of Indonesia:

Frans Seda

ANNEX

I. Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Kingdom of Denmark:

Point of departure	Intermediate points	Destination
Copenhagen	Tashkent Bangkok Kuala Lumpur Singapore	Djakarta

II. Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Republic of Indonesia:

Point of departure	Intermediate points	Destination
Djakarta	Singapore Kuala Lumpur Bangkok Tashkent	Copenhagen

III. Except points of departure and destination, any or some of the points on the routes specified in this Annex may, at the option of the designated airline, be omitted on any or all flights.

Artikel 14

Nærværende overenskomst skal træde i kraft på undertegnelsesdatoen.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, som af deres respektive regeringer er bemyndiget dertil, underskrevet nærværende overenskomst.

Udfærdiget i København den 23. juni nitten hundrede og enoghalvfjerds i to eksemplarer.

For Danmarks
regering:

Poul Hartling

For Republikken Indonesiens
regering:

Frans Seda

TILLÆG

I. Ruter, der skal beflyves i begge retninger af Kongeriget Danmarks udpegede luftfartsselskab:

Afgangsplads	Mellemlandingspladser	Bestemmelsessted
København	Tashkent Bangkok Kuala Lumpur Singapore	Djakarta

II. Ruter, der skal beflyves i begge retninger af Republikken Indonesiens udpegede luftfartsselskab:

Afgangsplads	Mellemlandingspladser	Bestemmelsessted
Djakarta	Singapore Kuala Lumpur Bangkok Tashkent	København

III. Med undtagelse af afgangspladser og bestemmelsessteder kan alle eller nogle pladser på de i dette tillæg angivne ruter efter det udpegede luftfartsselskabs ønske udelades på en hvilken som helst eller samtlige flyvninger.

MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

Copenhagen, June 23rd, 1971.

Your Excellency,

With reference to the Agreement between the Kingdom of Denmark and the Republic of Indonesia for Air Services, signed at Copenhagen on 23rd June, 1971, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of Denmark designate Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) to operate the routes specified in the Annex 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 A/S (DDL), co-operating with Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) and AB Aerotransport (ABA) 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 A/S (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 A/S (DDL) and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

Poul Hartling

His Excellency Frans Seda,
Minister of Communications
of the Republic of Indonesia.

UDENRIGSMINISTERIET

København, den 23. juni 1971.

Deres Excellence,

Under henvisning til den i København den 23. juni 1971 mellem Kongeriget Danmark og Republikken Indonesien undertegnede luftfartsoverenskomst har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at Danmarks regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3 udpeger Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) til at drive de ruter, der er angivet i det til overenskomsten knyttede tillæg.

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

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

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

Modtag, Deres Excellence, forsikringerne om min mest udmærkede højagtelse.

Poul Hartling

Hans Excellence Frans Seda,
Republikken Indonesiens
kommunikationsminister.

THE MINISTER OF COMMUNICATIONS
OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

Copenhagen, June 23rd, 1971.

Your Excellency,

With reference to the Agreement between the Republic of Indonesia and the Kingdom of Denmark for Air Services, signed at Copenhagen on June 23rd, 1971, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of the Republic of Indonesia will designate an airline or airlines at a later date to operate the routes given in the Annex 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 A/S (DDL) co-operating with Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) and AB Aerotransport (ABA) 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 A/S (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 A/S (DDL) and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

Frans Seda

His Excellency Poul Hartling,
Minister for Foreign Affairs
of the Kingdom of Denmark.

Udenrigsministeriet, den 30. august 1971.

Poul Hartling.

REPUBLIKKEN INDONESIAENS
KOMMUNIKATIONSMINISTER

København, den 23. juni 1971.

Deres Excellence,

Under henvisning til den i København den 23. juni 1971 mellem Republikken Indonesien og Kongeriget Danmark undertegnede luftfartsoverenskomst har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at Republikken Indonesiens regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3 senere vil udpege et eller flere luftfartsselskaber til til at drive de ruter, der er angivet i det til overenskomsten knyttede tillæg.

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

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

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

Modtag, Deres Excellence, forsikringerne om min mest udmærkede højagtelse.

Frans Seda

Hans Excellence Poul Hartling,
Kongeriget Danmarks
udenrigsminister.