



Lovtidende C

Hæfte 7 Nr. 26-27

2002

Udgivet den 7. august 2002

25. juli 2002.

281

Nr. 26.

Bekendtgørelse af luftfartsoverenskomst af 7. februar 2001 med New Zealand

Den 7. februar 2001 blev der i Wellington underskrevet en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og New Zealand. Ordningen har følgende ordlyd:

Den 7. februar 2001 blev der i Wellington underskrevet en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og New Zealand. Ordningen har følgende ordlyd:

Den 7. februar 2001 blev der i Wellington underskrevet en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og New Zealand.

Ordningen har følgende ordlyd:

Udenrigsmin., N.USA. j.nr. 93.D.145.

AS000482

Oversættelse

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN
THE KINGDOM OF DENMARK
AND
NEW ZEALAND**

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of New Zealand, hereinafter referred to as the »Contracting Parties«;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognising that efficient and competitive air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of service options, and wishing to encourage airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

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

Desiring to conclude an agreement, in conformity with the said Convention, for the main purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

**OVERENSKOMST VEDRØRENDE
LUFTRANSORT
MELLEM
KONGERIGET DANMARKS REGERING
OG
NEW ZEALANDS REGERING**

Kongeriget Danmarks Regering og New Zealands Regering, herefter i nærværende overenskomst benævnt de »kontraherende parter«;

som nærer ønske om at fremme et internationalt luftfartssystem baseret på markedskonkurrence mellem luftfartsselskaber;

som nærer ønske om at lette udvidelsen af muligheder indenfor international lufttransport;

som anerkender, at effektiv og konkurrencedygtig lufttrafik forbedrer handel, forbrugeres velfærd samt økonomisk vækst;

som nærer ønske om at gøre det muligt for luftfartsselskaber at tilbyde den del af offentligheden, som rejser og forsender, et varieret udbud af valgmuligheder for serviceydelser, og som ønsker at opmuntre luftfartsselskaber til at udvikle og indføre fornyende og konkurrencedygtige priser;

som nærer ønske om at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og sikring i international lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøjers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af lufttransport i ugunstig retning samt underminerer offentlighedens tillid til den civile luftfarts sikkerhed;

som er parter i Konventionen om International Civil Luftfart samt Overenskomsten angående Transitrettigheder for Internationale Lufttransport, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og

som nærer ønske om at afslutte en overenskomst, i overensstemmelse med den nævnte konvention, med det hovedformål at etablere regelmæssig lufttransport mellem og hinsides deres respektive territorier;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement:

- (a) »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 of the Convention under Articles 90 and 94 thereof in so far as those Annexes and amendments are effective for both Contracting Parties;
- (b) »aeronautical authorities« means, in the case of the Kingdom of Denmark, the Ministry of Transport; and in the case of New Zealand, the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister; or in either case any person or body authorised to perform any particular function to which this Agreement relates;
- (c) »designated airline« means an airline which has been designated in accordance with Article 3 of this Agreement;
- (d) »air service«, »international air service«, »airline« and »stop for non-traffic purposes« have the meanings laid down in Article 96 of the Convention;
- (e) »Agreement« means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;
- (f) »Annex« means any Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 16 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement include the Annex unless otherwise stated;
- (g) »tariff« means the prices to be paid for the carriage of passengers and baggage, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail; and

er kommet overens om følgende:

Artikel 1

Definitioner

I denne overenskomst

- (a) betyder »konventionen« Konventionen om International Civil Luftfart, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og indbefatter ethvert tillæg vedtaget i henhold til denne konventions artikel 90, samt enhver ændring af tillæggene eller af konventionen i henhold til dennes artikel 90 og 94, for så vidt som disse tillæg og ændringer er gældende for begge kontraherende parter;
- (b) betyder »luftfartsmyndigheder«, for Kongeriget Danmarks vedkommende, Trafikministeriet; og for New Zealands vedkommende Ministeren med ansvar for Civil Luftfart, samt enhver person eller styrelse som er bemyndiget til at udføre de funktioner som den nævnte minister udøver; eller i begge tilfælde enhver person eller organisation bemyndiget til at udføre en bestemt funktion, som relaterer sig til denne overenskomst;
- (c) betyder »udpeget luftfartsselskab« et luftfartsselskab, som er blevet udpeget i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 3;
- (d) har »lufttrafik«, »international lufttrafik«, »luftfartsselskab« samt »teknisk landing« den betydning, som er fastsat i konventionens artikel 96;
- (e) betyder »overenskomst« denne overenskomst, dens tillæg samt enhver ændring deraf;
- (f) betyder »tillæg« ethvert tillæg til denne overenskomst eller som ændret i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel 16, stk. 2. Tillæggene udgør en integreret del af denne overenskomst, og alle henvisninger til overenskomsten omfatter henvisning til tillæggene, medmindre andet er foreskrevet;
- (g) betyder »takst« de priser, der skal betales for befording af passagerer og bagage, samt de betingelser hvorunder disse priser anvendes, herunder priser og betingelser for andre ydelser udført af luftfartsselskabet i forbindelse med luftbefordring, samt indbefattet betaling og betingelser for agentur, men undtaget betaling eller betingelser for befording af post; og

(h) »territory« has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term »territory« shall exclude Tokelau.

Article 2

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by airlines designated by the other Contracting Party:

- (a) to fly across its territory without landing,
- (b) to make stops in its territory for non-traffic purposes,
- (c) to make stops in the said territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging - in international traffic - passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking on board - in the territory of the other Contracting Party - passengers, cargo, and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 3

Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating air services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without undue delay grant to a designated airline 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 pre-

(h) har »territorium« den betydning, som er fastsat derfor i konventionens artikel 2, forudsat i New Zealands tilfælde, at ordet »territorium« udelukker Tokelau.

Artikel 2

Tilståelse af rettigheder

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part de følgende rettigheder med henblik på udførelse af international lufttrafik af luftfartsselskaber udpeget af den anden kontraherende part:

- (a) ret til at overflyve sit territorium uden landing,
- (b) ret til at foretage teknisk landing på sit territorium,
- (c) ret til at foretage landinger på det nævnte territorium på de pladser, som er anført i denne overenskomsts tillæg, med det formål at optage og afsætte, i international trafik, passagerer, fragt samt post, enten hver for sig eller kombineret.

2. Intet i denne artikels stk. 1 skal anses for at give et luftfartsselskab udpeget af en kontraherende part ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, fragt og post, som befordres mod betaling eller vederlag, og som er bestemt for en anden plads på denne kontraherende parts territorium.

3. De kontraherende parts luftfartsselskaber, som ikke er udpeget i henhold til denne overenskomsts artikel 3, nyder også de rettigheder, som er anført i denne artikels stk. 1 (a) samt 1 (b).

Artikel 3

Udpegning og bemyndigelse

1. Hver kontraherende part har ret til overfor den anden kontraherende part skriftligt ad diplomatiske kanaler at udpege et eller flere luftfartsselskaber med det formål at drive lufttrafik på de ruter, som er anført i tillægget, samt at tilbagekalde eller ændre sådanne udpegninger.

2. Ved modtagelse af en sådan udpegning tilstår den anden kontraherende part under forbehold af bestemmelserne i denne artikels stk. 3 og 4, uden unødigt ophold et udpeget luftfartsselskab den behørig driftstilladelse.

3. En kontraherende parts luftfartsmyndigheder kan pålægge et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab at godtgøre overfor dem, at det er i stand til at opfylde de vilkår, som

scribed under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 2, in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory.

5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin to operate air services on the routes specified in the Annex provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4

Revocation and Limitation of Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of those rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that effective control of that airline is maintained in the territory of the other Contracting Party and that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said territory;
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws, regulations and rules of the Contracting Party granting this authorisation or these rights; or
- (c) in the case that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in par-

foreskrives i henhold til de love, bestemmelser og regler, som normalt og med rimelighed anvendes af sådanne myndigheder på driften af international lufttrafik, i overensstemmelse med konventionens bestemmelser.

4. Hver kontraherende part har ret til at nægte at tilstå den i denne artikels stk. 2 omhandlede driftstilladelse, eller til at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede, for et udpeget luftfartsselskabs udøvelse af de i artikel 2 omhandlede rettigheder i ethvert tilfælde, hvor den ikke finder det godtgjort, at effektiv kontrol af det pågældende luftfartsselskab beror på den anden kontraherende parts territorium, og at luftfartsselskabet er selskabsregistreret og har sit primære forretningssted på det nævnte territorium.

5. Når et luftfartsselskab er blevet således udpeget og bemyndiget, kan det påbegynde driften af lufttrafik på de i tillægget anførte ruter, forudsat at luftfartsselskabet opfylder alle denne overenskomsts gældende regler.

Artikel 4

Tilbagekaldelse og begrænsning af rettigheder

1. Hver kontraherende part har ret til at tilbagekalde en driftstilladelse eller til at suspendere det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskabs udøvelse af de i artikel 2 omhandlede rettigheder, eller til at pålægge sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævet, for udøvelsen af disse rettigheder:

- (a) i ethvert tilfælde, hvor parten ikke finder det godtgjort, at effektiv kontrol med det pågældende luftfartsselskab beror på den anden kontraherende parts territorium, og at luftfartsselskabet er selskabsregistreret og har sit primære forretningssted på det nævnte territorium;
- (b) i tilfælde, hvor det pågældende luftfartsselskab undlader at efterkomme den kontraherende parts love, forskrifter og regler, som tilstår denne tilladelse eller disse rettigheder; eller
- (c) i tilfælde, hvor det pågældende luftfartsselskab på anden måde undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i denne overenskomst foreskrevne betingelser.

2. Medmindre øjeblikkelig tilbagekaldelse eller suspension af driftstilladelsen omhandlet i

agraph 1 of this Article or immediate imposition of the conditions mentioned therein is essential to prevent further infringements of laws, regulations and rules, such rights shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party.

3. Such consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 5

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of either Contracting Party, as well as its regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

- (a) aircraft stores, introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts, including engines, introduced into the territory of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

denne artikels stk. 1 eller øjeblikkelig pålæggelse af de deri omhandlede betingelser er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelse af love, forskrifter og regler, udøves denne ret kun efter konsultationer med den anden kontraherende part.

3. Sådanne konsultationer afholdes indenfor tredive (30) dage fra den dag, hvor den anden kontraherende part modtager skriftlig anmodning herom.

Artikel 5

Toldafgifter

1. Luftfartøjer, som benyttes i driften af international lufttrafik af et af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab, såvel som deres sædvanlige udstyr, beholdninger af brændstof og smøreolier og luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i sådanne luftfartøjer, er fritaget for alle toldafgifter, undersøgelsesgebyrer samt andre afgifter eller skatter, ved ankomst på den anden kontraherende parts territorium, forudsat at sådant udstyr, forsyninger og beholdninger forbliver om bord i luftfartøjet, indtil de genudføres.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen af ydet tjeneste, er de følgende genstande også fritaget for afgifter, vederlag og gebyrer omhandlet i denne artikels stk. 1:

- (a) luftfartøjsforråd, indført til eller leveret på en kontraherende parts territorium, og taget om bord, indenfor rimeligheds grænser, til brug om bord på et afrejsende luftfartøj, der benyttes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartøj;
- (b) reservedele, herunder motorer, indført til en kontraherende parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer benyttet i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab; samt
- (c) brændstof, smøreolier samt fortrækbare tekniske forråd, indført til eller leveret på en kontraherende parts territorium til brug på et luftfartøj, som anvendes i international lufttrafik af et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab, selv hvor disse forsyninger er beregnet på anvendelse på en del af flyvningen, som udføres over det territorium, som tilhører den kontraherende part, og hvor disse blev taget om bord.

3. The items referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided for by this Article shall also apply in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with other airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from the other Contracting Party.

Article 6

Storage of Airborne Equipment and Supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of its customs authorities. Such items may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7

Entry Clearance Regulations

1. Passengers in transit across the territory of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

2. The laws, regulations and rules of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of passengers, crew, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws, regulations and rules provided for in this Article.

3. De i denne artikels stk. 1 og 2 omhandlede genstande kan forlanges opbevaret under de passende myndigheders opsyn eller kontrol.

4. Undtagelserne i medfør af denne artikels bestemmelser gælder også i situationer, hvor en kontraherende parts udpegede luftfartsselskab har indgået ordninger med andre luftfartsselskaber om lån eller overførsel af de i denne artikels stk. 1 og 2 anførte genstande på den anden kontraherende parts territorium, forudsat at sådanne andre luftfartsselskaber på lignende vis nyder sådanne undtagelser fra den anden kontraherende part.

Artikel 6

Opbevaring af luftfartsudstyr og forsyninger

Det sædvanlige luftfartsudstyr, såvel som de materialer og forsyninger, som beholdes om bord på luftfartøjer, tilhørende en kontraherende part, må kun losses på den anden kontraherende parts territorium efter tilladelse fra toldmyndighederne. Sådanne genstande kan placeres under de nævnte myndigheders opsyn, indtil de genudføres eller på anden måde afhændes i overensstemmelse med toldbestemmelserne.

Artikel 7

Forskrifter for klarering ved indrejse

1. Passagerer i transit via en kontraherende parts territorium underkastes kun en meget forenklet told- og indrejsekontrol. Bagage og fragt i direkte transit er fritaget for toldafgifter og andre lignende skatter.

2. En kontraherende parts love, forskrifter og regler vedrørende ankomst, klarering, gennemrejse, indrejse, pas, told og karantæne skal efterkommes af de af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskaber, og af eller på vegne af dets passagerer, besætninger, fragt og post, ved gennemrejse af, adgang til, samt afrejse fra og under ophold på en sådan kontraherende parts territorium.

3. Ingen af de kontraherende parter må tilstå sit eget eller noget andet luftfartsselskab noget fortrin i forhold til det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskab ved anvendelsen af de love, forskrifter og regler, hvorom der er fastsat bestemmelse i denne artikel.

Article 8**Capacity Provisions**

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airlines of the other Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall allow a designated airline to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee or any other requirement with respect to the capacity, frequency or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

Article 9**Tariffs**

1. Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement shall not be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.

2. Without limiting the application of general competition and consumer law in each Contracting Party, intervention by the Contracting Parties may be initiated to:

- (i) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;

Artikel 8**Bestemmelser vedrørende kapacitet**

1. Hver kontraherende part tillader retfærdig og lige mulighed for begge kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber til at konkurrere på den internationale lufttransport dækket af denne overenskomst.

2. Hver kontraherende part tager al passende handling indenfor dens jurisdiktion til at bortskaffe alle former for diskrimination eller uretfærdig konkurrencepraksis, som har ugunstig effekt på den konkurrencemæssige stilling af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber.

3. Hver kontraherende part tillader et udpeget luftfartsselskab at fastsætte frekvens og kapacitet af den internationale lufttransport som den tilbyder på grundlag af kommercielle markedsovervejelser. I overensstemmelse med denne ret foretager ingen af de kontraherende parter ensidig begrænsning af trafikmængden, frekvensen eller regelmæssighed af ruten, eller den type eller de typer af luftfartøjer, som anvendes af de af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskaber til driften, undtaget for så vidt som det måtte være krævet af toldmæssige, tekniske, driftsmæssige eller miljømæssige årsager, på ensartede vilkår, som er i overensstemmelse med konventionens artikel 15.

4. Ingen af de kontraherende parter pålægger den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber fastsatte betingelser om fortrinset, en transportkvote, en afgift for at undlade indsigelse, eller noget andet krav angående kapacitet, frekvens eller trafik, som ville være i uoverensstemmelse med denne overenskomsts formål.

Artikel 9**Takster**

1. Takster for international lufttransport drevet i medfør af denne overenskomst forlanges ikke fremlagt hos nogen af de kontraherende parter luftfartsmyndigheder.

2. Uden begrænsning af anvendelsen af generel konkurrence- og forbrugerlovgivning hos de kontraherende parter, kan indgriben fra de kontraherende parter foretages for at:

- (i) forhindre urimeligt diskriminerende takster eller praksis;

(ii) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and

(iii) protect airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

Article 10**Transfer of Earnings**

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 11**Airline Representation**

1. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, and subject to its laws and regulations relating to entry, residence and employment, the right to maintain in its territory representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of a Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents. A Contracting Party shall not restrict the right of the designated airlines of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency. Nor shall a Contracting Party restrict the right of a designated airline of the other Contracting Party to pay in local or in any freely convertible currency its locally incurred costs.

(ii) beskytte forbrugere fra takster, som er urimeligt høje eller urimeligt restriktive på grund af misbrug af en dominerende stilling eller samordnet forretningspraksis blandt luftfartsselskaberne; samt

(iii) beskytte luftfartsselskaber mod takster, som er kunstigt lave på grund af direkte eller indirekte statsubsidier eller -støtte.

Artikel 10**Overførsel af indtjening**

Hvert udpeget luftfartsselskab har ret til på anmodning at omveksle og overføre driftsoverskud til dets hjemland. Omveksling og overførsel tillades uden restriktioner til den gældende vekselkurs for transaktioner i kraft på det tidspunkt, hvor sådanne overskud fremlægges til omveksling og overførsel, og er ikke underkastet nogen afgifter ud over dem, som normalt opkræves af banker for udførelse af sådan omveksling og overførsel.

Artikel 11**Luftfartsselskabers repræsentation**

1. Hver kontraherende part tilstår et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab, på grundlag af gensidighed, samt underkastet partens love og forskrifter vedrørende indrejse, ophold og ansættelse, ret til på dens territorium at opretholde repræsentation, indbefattet sådant kontorpersonale, administrativt, forretnings- samt teknisk personale, som måtte være nødvendigt for det pågældende udpegede luftfartsselskabs krav.

2. En kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber har ret til at foretage salg af lufttransport på den anden kontraherende parts territorium, enten direkte eller gennem agenter. En kontraherende part begrænser ikke de af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskabers ret til at sælge, og nogen persons ret til at købe, sådan befordring i den lokale eller nogen anden frit væksselbar valuta. Ej heller begrænser en kontraherende part et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskabs ret til at betale dets lokalt påløbne omkostninger i den lokale eller nogen anden frit væksselbar valuta.

Article 12**Approval of Flight Schedules**

1. Airlines designated by a Contracting Party may be required to submit their traffic programmes for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation, or at such shorter notice as the aeronautical authorities may allow. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 13**Aviation Safety**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party,

Artikel 12**Godkendelse af trafikprogrammer**

1. En kontraherende parts udpegede luftfartselskaber kan blive udbedt fremlæggelse af deres trafikprogrammer til godkendelse hos den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder mindst tredive (30) dage forud for påbegyndelsen af driften, eller med sådant kortere varsel, som luftfartsmyndighederne måtte tillade. Programmet skal i særdeleshed indeholde oplysninger om tidstabeller, trafikfrekvensen samt de typer af luftfartøjer, der vil blive anvendt.

2. Enhver senere ændring foretaget i et godkendt trafikprogram fremlægges også til godkendelse.

Artikel 13**Luftfartøjs- og flyvesikkerhed**

1. Hver kontraherende part kan til enhver tid anmode konsultationer vedrørende de sikkerhedsnormer, som den anden kontraherende part anvender på et hvilket som helst område, som relaterer sig til luftfartøjer, disses besætninger eller deres drift. Sådanne konsultationer finder sted indenfor tredive (30) dage fra anmodningen.

2. Hvis en kontraherende part efter sådanne konsultationer finder, at den anden kontraherende part ikke på effektiv vis opretholder og administrerer sikkerhedsnormer på et sådant område, som er mindst ligeværdigt svarende til de på det tidspunkt gældende minimumsnormer ifølge konventionen, underretter den første kontraherende part den anden kontraherende part om disse konstateringer, samt de skridt, som anses for nødvendige for at opfylde disse minimumsnormer, og om, at den anden kontraherende part skal skride til passende korrigerende handling. Hvis den anden kontraherende part undlader at skride til passende handling indenfor femten (15) dage, eller en sådan længere frist, som parterne måtte indgå enighed om, er dette grundlag for anvendelse af denne overenskomsts artikel 4.

3. Uagtet de i konventionens artikel 33 nævnte forpligtelser indgår parterne enighed om, at ethvert luftfartøj anvendt af en kontraherende parts luftfartsselskab eller luftfartsselskaber på trafik ind på eller ud fra en anden parts territorium, under ophold på den anden kontraherende parts territorium, kan underkastes inspektion udført af den anden kontraherende parts bemyndigede re-

on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called »ramp inspection«), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft has been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of the other Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be

præsentanter, om bord på eller rundt om luftfartøjet, for at inspicere både gyldigheden af luftfartøjets dokumenter og dets besætnings dokumenter og luftfartøjet og dets udstyrs synlige tilstand (i denne artikel betegnet som »pladsinspektion« (»ramp inspection«)), under forudsætning af, at dette ikke fører til urimelig forsinkelse.

4. Hvis en sådan pladsinspektion eller række af pladsinspektioner giver anledning til:

(a) alvorlig bekymring om, at et luftfartøj eller driften af et luftfartøj ikke opfylder de minimumskrav, som på det pågældende tidspunkt er fastsat i overensstemmelse med konventionen, eller

(b) alvorlig bekymring om mangel på effektiv vedligeholdelse og administration af sikkerhedsnormer fastsat på det pågældende tidspunkt i overensstemmelse med konventionen,

er den kontraherende part, som udfører inspektionen, fri til med henblik på konventionens artikel 33 at konkludere, at de krav under forudsætning af hvilke de certifikater eller licenser angående dette luftfartøj eller dette luftfartøjs besætning blev udstedt eller gjort gyldige, eller at de krav under hvilke luftfartøjet anvendes i drift, ikke er lig med eller over minimumsnormerne, som er fastsat ifølge konventionen.

5. I tilfælde af, at en repræsentant for det pågældende luftfartsselskab eller de pågældende luftfartsselskaber nægter adgang med henblik på at foretage en pladsinspektion i overensstemmelse med stk. 3 ovenfor af et luftfartøj, som anvendes i drift af en kontraherende parts luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, er den anden kontraherende part fri til at antage, at alvorlige bekymringer af den art, som henvises til i stk. 4 ovenfor, opstår, og at drage de konklusioner, som dette stykke henviser til.

6. Hver kontraherende part forbeholder ret til øjeblikkeligt at suspendere eller ændre en til den anden kontraherende parts luftfartsselskab eller luftfartsselskaber udstedt driftstilladelse i tilfælde, hvor den første kontraherende part drager den slutning, uanset om det er som resultat af en pladsinspektion, konsultation, eller på anden vis, at øjeblikkelig handling er af afgørende betydning for et luftfartsselskabs driftssikkerhed.

7. Ethvert indgreb af en kontraherende part i overensstemmelse med stk. 2 og 6 ovenfor bringer

discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 14

Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the provisions of the »Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft«, signed at Tokyo on 14 September 1963, the »Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft«, signed at The Hague on 16 December 1970, the »Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation«, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in its territory and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contract-

ges til ophør, når grundlaget for dette indgreb ophører med at eksistere.

Artikel 14

Luftfartssikkerhed

1. Hver kontraherende part bekræfter, at dens forpligtelse overfor den anden kontraherende part til at beskytte den civile luftfarts sikkerhed mod ulovlig forstyrrelse udgør en integreret del af denne overenskomst. Hver kontraherende part skal især handle i overensstemmelse med bestemmelserne i »Konventionen angående Lovovertrædelser og visse andre Handlinger begået ombord i Luftfartøjer«, undertegnet i Tokyo den 14. september 1963, »Konventionen om Bekæmpelse af ulovlig Bemægtigelse af Luftfartøjer«, undertegnet i Haag den 16. december 1970, »Konventionen til Bekæmpelse af ulovlige Handlinger mod den Civile Luftfarts Sikkerhed«, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, samt enhver anden multilateral aftale, som styrer civil luftfarts sikkerhed og som er bindende for begge kontraherende parter.

2. De kontraherende parter tilstår efter anmodning hinanden al nødvendig bistand, for at hindre ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger rettet mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, disses passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg, samt enhver anden trussel mod den civile luftfarts sikkerhed.

3. De kontraherende parter handler, i deres gensidige relationer, i overensstemmelse med de gældende bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed, som er fastsat af den Internationale Organisation for Civil Luftfart og indføjet som tillæg til konventionen. Hver kontraherende part forlanger, at de, som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer registreret hos den pågældende kontraherende part, eller de, som driver luftfartsvirksomhed med luftfartøjer, og som har deres primære forretningssted eller fast bopæl på dens territorium, og de, som driver lufthavne på dens territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om luftfartssikkerhed.

4. Hver kontraherende part anerkender, at luftfartsoperatører kan blive pålagt af den anden kontraherende part at overholde de i denne artikels stk. 3 omhandlede bestemmelser vedrørende luftfartssikkerhed for indflyvning på, udflyvning fra eller ophold på den anden kontraherende

ing Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. If an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airport or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 15

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation or amendment to this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from that date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 16

Amendments

1. Any amendments to this Agreement, except the Annex, shall enter into force on the date of an Exchange of Notes indicating that all necessary constitutional procedures have been completed by both Parties.

2. Amendments to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties, effected by and entering into force on the date of an exchange of diplomatic notes.

parts territorium. Hver kontraherende part sikrer, at passende forholdsregler finder effektiv anvendelse indenfor dens territorium med henblik på at beskytte luftfartøjet og på at undersøge dets passagerer, besætning, håndbagage, bagage, fragt, post og luftfartøjsforråd forud for samt under ombordstigning eller lastning. Hver kontraherende part skal også give positiv overvejelse til enhver anmodning fra den anden kontraherende part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til imødegåelse af en særskilt trussel.

5. Ved ulovlig bemægtigelse af civile luftfartøjer eller andre ulovlige handlinger mod sådanne luftfartøjers sikkerhed, deres passagerer og besætning, lufthavns- eller luftnavigationsanlæg, eller ved trussel herom, bistår de kontraherende parter hinanden ved at lette udveksling af oplysninger, samt andre passende forholdsregler, med henblik på hurtig og sikker afslutning af en sådan hændelse eller trussel herom.

Artikel 15

Konsultationer

Hver kontraherende part kan til enhver tid anmode om konsultationer vedrørende udførelsen, fortolkningen eller ændring af denne overenskomst eller overholdelse af overenskomsten. Sådanne konsultationer, som kan finde sted mellem luftfartsmyndigheder, skal begynde indenfor en periode på tres (60) dage regnet fra den dato, da den anden kontraherende part modtager en sådan skriftlig anmodning, medmindre de kontraherende parter opnår enighed om noget andet.

Artikel 16

Ændringer

1. Ændringer af denne overenskomst, bortset fra tillægget, træder i kraft på dagen for udveksling af noter, som viser, at begge kontraherende parter har opfyldt alle nødvendige forfatningsmæssige procedurer.

2. Ændringer i denne overenskomsts tillæg kan foretages ved direkte aftale mellem de kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder, idet de effektueres ved samt træder i kraft på dagen, hvor der udveksles diplomatiske noter.

Article 17**Settlement of Disputes**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or 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 diplomatic channels 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 Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as president of the arbitral tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the president and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.

4. The Contracting Parties undertake to comply, to the degree consistent with their respective national laws, with any decision given under paragraph 2 of this Article.

Artikel 17**Bilægelse af tvister**

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst, skal de kontraherende parter først søge at bilægge den ved forhandling.

2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at bilægge tvisten ved forhandling, kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse af en voldgiftsmand, eller tvisten kan, efter anmodning fra en af de kontraherende parter, indbringes til afgørelse for en voldgiftsdomstol bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf hver kontraherende part udpeger én, og den tredje vælges af de to således udpegede. Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand indenfor et tidsrum af tres (60) dage fra den dato, hvor den ene kontraherende part ad diplomatisk vej har modtaget en anmodning fra den anden part om tvistens afgørelse ved en sådan voldgiftsdomstol, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges indenfor et tidsrum af yderligere tres (60) dage. Hvis en af de kontraherende parter undlader at udpege en voldgiftsmand indenfor det angivne tidsrum, eller hvis den tredje voldgiftsmand ikke udpeges indenfor det angivne tidsrum, kan en af de kontraherende parter anmode præsidenten for Rådet i Organisationen for International Civil Luftfart om at udpege en eller flere voldgiftsmænd, alt efter hvad tilfældet påkræver. I alle tilfælde skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredjeland, skal fungere som formand for voldgiftsdomstolen og skal afgøre, hvor voldgiften afholdes. Hvis præsidenten mener, at han er statsborger i et land, som ikke kan anses for neutral i relation til tvisten, skal den længst siddende vicepræsident, som ikke på dette grundlag er diskvalificeret, foretage udpegelsen. Voldgiftsdomstolen når sin afgørelse ved stemmeflerhed.

3. Hver kontraherende part bærer sin udpegede voldgiftsmands omkostninger, såvel som sin repræsentation i voldgiftsproceduren. Formandens omkostninger samt enhver anden omkostning bæres ligeligt af de kontraherende parter.

4. De kontraherende parter forpligter sig til i den udstrækning, det er foreneligt med deres respektive nationale lovgivning, at efterkomme enhver kendelse afsagt i medfør af denne artikels stk. 2.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision 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 a designated airline in default.

Article 18**Registration**

This Agreement, its Annex and any subsequent amendments thereto shall be submitted by the Contracting Parties to the International Civil Aviation Organization.

Article 19**Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the 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 acknowledgement 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 Organization.

Article 20**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the date of its signature.

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

Artikel 18**Registrering**

Denne overenskomst, dens tillæg samt enhver senere ændring heri skal af de kontraherende parter oversendes til Organisationen for International Civil Luftfart.

Artikel 19**Opsigelse**

Hver kontraherende part kan til enhver tid give skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part om sit ønske om at bringe denne overenskomst til ophør; sådan meddelelse skal samtidigt videregives til Organisationen for International Civil Luftfart. I så fald ophører overenskomsten tolv (12) måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af meddelelsen, medmindre opsigelsen efter aftale er trukket tilbage inden udløbet af denne tidsfrist. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses for modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for International Civil Luftfart har modtaget meddelelsen.

Artikel 20**Ikrafttræden**

Denne overenskomst træder i kraft på dagen for dens undertegnelse.

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

Done at Wellington on 7 February 2001 in duplicate in the English language.

For the Government of the Kingdom of Denmark

Jens Ostenfeld

For the Government of New Zealand

Mark James Gosche

Udfærdiget i Wellington den 7. februar 2001 i to eksemplarer på engelsk.

For Kongeriget Danmarks Regering

Jens Ostenfeld

For New Zealands Regering

Mark James Gosche

The Government of Denmark and the Government of New Zealand have agreed to enter into a bilateral air services agreement... The purpose of this Agreement is to provide for the operation of air services between New Zealand and Denmark... The Agreement shall be subject to the approval of the respective legislatures...

4. The Contracting Parties undertake to consult, in the exercise of their respective national laws, with any domestic laws which may be applicable to the operation of air services...

The Government of New Zealand and the Government of Denmark have agreed to enter into a bilateral air services agreement... The purpose of this Agreement is to provide for the operation of air services between New Zealand and Denmark... The Agreement shall be subject to the approval of the respective legislatures...

4. The Contracting Parties undertake to consult, in the exercise of their respective national laws, with any domestic laws which may be applicable to the operation of air services...

Annex

1. (a) Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of the Kingdom of Denmark:

Points in Denmark, via intermediate points, to a point or points in New Zealand, and to points beyond.

(b) Routes to be operated in both directions by the airlines designated by the Government of New Zealand:

Points in New Zealand, via intermediate points, to a point or points in Denmark, and to points beyond.

2. Subject to the legal obligations of each Contracting Party, the designated airlines of either Contracting Party may serve intermediate and/or beyond points with fifth freedom traffic rights.

3. In operating or holding out services on the agreed routes, any designated airline may enter into co-operative arrangements, including but not limited to code-sharing arrangements, with any other airline, including airlines of third countries, which has the appropriate traffic rights and, if appropriate, the operating authorisations for the co-operative arrangement in question.

Tillæg

1. (a) Ruter, som må drives i begge retninger af de af Kongeriget Danmarks Regering udpegede luftfartsselskaber:

Pladser i Danmark, via mellemliggende pladser, til en plads eller pladser i New Zealand, samt til pladser hinsides.

(b) Ruter, som må drives i begge retninger af de af New Zealands Regering udpegede luftfartsselskaber:

Pladser i New Zealand, via mellemliggende pladser, til en plads eller pladser i Danmark, samt til pladser hinsides.

2. Underkastet hver kontraherende parts juridiske forpligtelser, kan de kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber betjene mellemliggende og/eller hinsides liggende pladser med femtefriheds-trafikrettigheder.

3. I drift eller udbud af trafik på de aftalte ruter kan ethvert af en kontraherende part udpeget luftfartsselskab indgå samarbejdsaftaler, indbefattet, men ikke begrænset til codesharing-arrangementer med ethvert andet luftfartsselskab, indbefattet luftfartsselskaber fra tredjelande, som har de behørigt trafikrettigheder, samt, hvor det er påkrævet, driftsbemyndigelse til den pågældende samarbejdsaftale.

**Agreement
between
the Governments of
the Kingdom of Denmark,
the Kingdom of Norway,
the Kingdom of Sweden
and
New Zealand
on
the co-operation between the Scandinavian
countries
regarding Scandinavian Airlines System
(SAS)**

With reference to Article 3 of the three Air Services Agreements signed today (the Agreements) between the Government of New Zealand and the Governments of Denmark, Norway and Sweden regarding the designation of airlines, the Contracting Parties have agreed to the following understanding, should the three parent companies of Scandinavian Airlines System (SAS) be designated by the Kingdom of Denmark, the Kingdom of Norway and the Kingdom of Sweden, respectively:

1. Notwithstanding the provisions of Articles 3 and 4 of the Agreements, the three parent companies SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA and SAS Sverige AB, co-operating under the style of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate services under the Agreements with aircraft, crew and equipment of any or all of the three airlines. While services are operated under the style of SAS, services may not be operated by SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA or SAS Sverige AB as individual companies.
2. In so far as any of the parent companies employs aircraft, crew and equipment of the other airlines participating in Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreements will apply to such aircraft, crew and equipment, as though they were the aircraft, crew and equipment of SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA or SAS Sverige AB, respectively. In this event the competent Danish, Norwegian or Swedish authorities and the respective parent company will accept full responsibility under the Agreements for such aircraft, crew and equipment.

**Memorandum of Understanding
mellem
Kongeriget Danmark,
Kongeriget Norge,
Kongeriget Sverige
og
New Zealand
vedrørende
samarbejdet mellem de skandinaviske lande
om
Scandinavian Airlines System
(SAS)**

Under henvisning til artikel 3 i de tre overenskomster vedrørende lufttransport undertegnet i dag (overenskomsterne) mellem New Zealands Regering og Danmarks, Norges og Sveriges Regeringer vedrørende udpegning af luftfartsselskaber, har de kontraherende parter indgået enighed om følgende forståelse, skulle de tre moderselskaber i Scandinavian Airlines Systems (SAS) blive udpeget af respektivt Kongeriget Danmark, Kongeriget Norge og Kongeriget Sverige:

1. Uagtet overenskomsternes artikel 3 og 4 kan de tre moderselskaber, SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA samt SAS Sverige AB, som samarbejder under navnet Scandinavian Airlines System (SAS), drive trafik i medfør af overenskomsterne med luftfartøjer, besætninger samt udstyr fra ethvert eller alle af de tre luftfartsselskaber. Mens trafik drives under navnet SAS, kan trafik ikke drives af SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA eller SAS Sverige AB som enkeltelskaber.
2. I den udstrækning et af moderselskaberne anvender luftfartøjer, besætning eller udstyr tilhørende de andre luftfartsselskaber i Scandinavian Airlines System (SAS), vil overenskomsternes bestemmelser finde anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætning samt udstyr, som om de var luftfartøjer, besætning og udstyr tilhørende respektivt SAS Danmark A/S, SAS Norge ASA eller SAS Sverige AB. I sådant tilfælde vil de kompetente danske, norske eller svenske myndigheder samt det respektive moderselskab acceptere fuldt ansvar i medfør af overenskomsterne for sådanne luftfartøjer, besætning samt udstyr.

Done at Wellington on 7 February 2001 in quadruple in the English language.

**For the Government of
the Kingdom of Denmark**

Jens Ostenfeld

**For the Government of
New Zealand**

Mark James Gosche

**For the Government of
the Kingdom of Norway**

Over Thorsheim

**For the Government of
the Kingdom of Sweden**

Lars-Erik Wingren

Udfærdiget i Wellington den 7. februar 2001 i fire eksemplarer på engelsk.

For Kongeriget Danmarks Regering

Jens Ostenfeld

For New Zealands Regering

Mark James Gosche

For Kongeriget Norges Regering

Over Thorsheim

For Kongeriget Sveriges Regering

Lars-Erik Wingren

Aftalen trådte i kraft den 7. februar 2001, jf. artikel 20.

Udenrigsministeriet, den 25. juli 2002

PER STIG MØLLER

Bekendtgørelse af overenskomst af 17. juni 2002 med Sverige om ændring af overenskomst af 3. marts 2000 om international taxikørsel på vej

Den 17. juni 2002 undertegnedes i Luxembourg en overenskomst mellem Kongeriget Danmarks regering og Kongeriget Sveriges regering om ændring af overenskomst af 3. marts 2000 om international taxikørsel på vej, jf. bekendtgørelse nr. 17 af 14. juni 2001, Lovtidende C.

Aftalen har følgende ordlyd:

Overenskomst mellem Kongeriget Sveriges regering og Kongeriget Danmarks regering om ændring af overenskomst af 3. marts 2000 mellem Kongeriget Sveriges regering og Kongeriget Danmarks regering om international taxikørsel på vej

Kongeriget Sveriges regering og Kongeriget Danmarks regering - i det følgende benævnt som aftaleparterne - der som led i den integration mellem landene, som byggeriet af Øresundsforbindelsen indebærer, ønsker at fremme udviklingen mellem de to lande for så vidt angår taxikørsel på vej - er blevet enige om følgende.

Artikel 1

I artikel 3 i overenskomst af 3. marts 2000 mellem Kongeriget Sveriges regering og Kongeriget Danmarks regering om international taxikørsel på vej - i det følgende benævnt som overenskomsten - ændres følgende:

»Artikel 3

- 1) En taxivirksomhed etableret på en af aftaleparternes område, og som i henhold til national lovgivning har tilladelse til at udføre taxikørsel, kan udføre taxikørsel mellem de to aftaleparter område i overensstemmelse med følgende:
a) En taxivirksomhed etableret på den ene aftaleparts område må tage passagerer op på dette område og transportere passagererne til den anden aftaleparts område.

For Kongeriget Danmarks regering

Flemming Hansen

For Kongeriget Sveriges regering

Björn Rosengren

Aftalen trådte i kraft den 3. juli 2002, jf. artikel 2.

Udenrigsministeriet, den 25. juli 2002

PER STIG MØLLER

- b) En taxivirksomhed hjemmehørende i Sverige må i Danmark tage passagerer op ved særligt oprettede holdepladser, som er angivet i tillægsprotokollen.
c) En taxivirksomhed hjemmehørende i Danmark må i Sverige tage passagerer op ved særligt oprettede holdepladser, som er angivet i tillægsprotokollen.
d) En taxivirksomhed etableret på den ene aftaleparts område må indenfor den anden aftaleparts område tage passagerer op på andre steder end nævnt i b) eller c), hvis der forinden er afgivet bestilling til det bestillingskontor, som den pågældende taxi er tilsluttet. Hvis taxien ikke er tilsluttet det bestillingskontor, skal bestillingen være afgivet til indehaveren af den pågældende taxitilladelse.

2. En taxivirksomhed etableret på den ene aftaleparts område må tillige udføre taxikørsel i transit gennem den anden aftaleparts område.»

Artikel 2

I overensstemmelse med artikel 11 i overenskomsten træder denne overenskomst i kraft den dag, aftaleparterne skriftligt har underrettet hinanden om, at deres forfatningsretlige krav i forbindelse med ikrafttræden af denne overenskomst er opfyldt.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, som bemyndiget, underskrevet denne overenskomst. Underskrevet i Luxembourg den 17. juni 2002 i to eksemplarer på svensk og dansk, således at begge tekster har samme gyldighed.