Spangenberg

Bekendtgørelse

af

luftfartsoverenskomst af 8. maj 1969 med Philippinerne.

Den 8. maj 1969 undertegnedes i Oslo en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Philippinerne.

Overenskomsten og den dertil knyttede noteveksling har følgende ordlyd:

Udenrigsmin. Ø.P.III. j. nr. 93.D.75.

8-5-66699

AIR TRANSPORT AGREEMENT
between
the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of the Philippines

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of the Philippines, hereinafter described as the Contracting Parties,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Services Transit Agreement both opened for signature at Chicago on the 7th day of December, 1944, and

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

Hereby agree as follows:

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Denmark, the Ministry of Public Works and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by the said Ministry of Public Works or similar functions, and, in the case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board and/or any person or body authorized to perform any function exercised at present by said Civil Aeronautics Board or similar functions;

(b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in ac-

Oversættelse.

LUFTFARTSOVERENSKOMST
mellem
Kongeriget Danmarks regering og Republikken Philippinernes regering

Kongeriget Danmarks regering og Republikken Philippinernes regering, i det efterfølgende benævnt de kontraherende parter,

som er parter i konventionen om international civil luftfart og i overenskomsten om transitrettigheder for internationale luftruter, begge åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og

som ønsker at indgå en overenskomst med det formål at oprette og udøve lufttrafik mellem og ud over deres respektive territorier,

aftaler herved følgende:

Artikel 1

I nærværende overenskomst skal, medmindre andet følger af sammenhængen,

a) udtrykket „luftfartsmyndigheder" for Kongeriget Danmarks vedkommende betyde ministeriet for offentlige arbejder og/eller enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udøve nogen af de funktioner, som for nærværende varetages af nævnte ministerium for offentlige arbejder, eller lignende funktioner, og for Republikken Philippinernes vedkommende den civile luftfartsstyrelse og/eller enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udøve nogen af de funktioner, som for nærværende varetages af nævnte civile luftfartsstyrelse, eller lignende funktioner;

b) udtrykket „udpeget luftfartsselskab" betyde et luftfartsselskab, som en af de kontraherende parter ved skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part i

cordance with Article III of the present Agreement, for the operation of the air services on the routes specified in the Annex hereto;

(c) the term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection, trusteeship or administration of that Contracting Party;

(d) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;

(e) the term "air services", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

(f) the term "agreed services" means any scheduled air service operated on the routes specified in the Annex to this Agreement.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing the agreed services.

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service, the following privileges:

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

(c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail coming from or destined for other points so specified.

(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 Con-

overensstemmelse med nærværende overenskomsts artikel III har udpeget til at drive lufttrafik på de i tillægget hertil angivne ruter;

c) udtrykket „territorium", anvendt i relation til en kontraherende part, betyde landområder med tilstødende territorialfarvande under den pågældende kontraherende parts suverænitet, overhøjhed, beskyttelse, formynderskab eller administration;

d) udtrykket „konvention" betyde konventionen om international civil luftfart, der blev åbnet 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 og 94;

e) udtrykkene „lufttrafik", „international lufttrafik", „luftfartsselskab" samt „teknisk landing" have de betydninger, der er tillagt hvert af dem i konventionens artikel 96;

f) udtrykket „aftalt trafik" betyde al regelmæssig lufttrafik, der drives på de i tillægget til denne overenskomst angivne ruter.

Artikel 2

1) Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part de i nærværende overenskomst angivne rettigheder med det formål at etablere den aftalte trafik.

2) Under forbehold af nærværende overenskomsts bestemmelser skal det af hver kontraherende part udpegede luftfartsselskab ved udførelsen af den aftalte trafik nyde følgende rettigheder:

a) at overflyve den anden kontraherende parts territorium uden landing,

b) at foretage tekniske landinger på nævnte territorium samt

c) at foretage landinger på nævnte territorium på de pladser, som er angivet for den pågældende rute i tillægget til nærværende overenskomst, med det formål at afsætte og optage passagerer, fragt og post i international trafik, kommende fra eller bestemt for andre således angivne pladser.

3) Intet i denne artikels stk. 2 skal anses at give en kontraherende parts luftfartsselskab ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, fragt

tracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party, through its aeronautical authorities shall, subject to the provisions of paragraphs (3), (4) and (5) of this Article, grant without delay to the airline designated the appropriate operating authorization.

(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 fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them in a manner not inconsistent with 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 operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary in the exercise by an airline of the privileges specified in such authorization 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 its nationals.

(5) The exercise by the designated airline of the privileges granted in the appropriate operating authorization as mentioned in paragraph (2) of this Article, shall be subject to the statutory powers of the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to ensure the implementation by the said authorities of the relevant provisions of Articles 7 and 8 of the present Agreement.

eller post, som befordres mod vederlag, og som er bestemt for en anden plads på denne anden kontraherende parts territorium.

Artikel 3

1) Hver kontraherende part skal have ret til skriftligt over for den anden kontraherende part at udpege et luftfartsselskab med det formål at drive den aftalte trafik.

2) Ved modtagelsen af meddelelsen om en sådan udpegelse skal den anden kontraherende part gennem sine luftfartsmyndigheder under forbehold af bestemmelserne i denne artikels stk. 3, 4 og 5 uopholdeligt give det udpegede luftfartsselskab den behørige driftstilladelse.

3) En 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 krav, der er foreskrevet i henhold til de love og bestemmelser, som disse myndigheder normalt og med rimelighed og på en måde, der ikke er uforenelig med konventionen, anvender på driften af international kommerciel lufttrafik.

4) Hver kontraherende part skal være berettiget til at nægte at godkende udpegelsen af et luftfartsselskab og til at tilbageholde eller tilbagekalde meddelelsen af den i nærværende artikels stk. 2 omhandlede driftstilladelse til et luftfartsselskab eller til at opstille sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for et luftfartsselskabs udøvelse af de i en sådan tilladelse angivne rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor den ikke finder det 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 dens statsborgere.

5) Det udpegede luftfartsselskabs udøvelse af de rettigheder, der er tilstået i den behørige driftstilladelse som nævnt i nærværende artikels stk. 2, skal være underkastet de kontraherende parters luftfartsmyndigheders lovmæssige beføjelser for at sikre de nævnte myndigheders gennemførelse af de relevante bestemmelser i nærværende overenskomsts artikel 7 og 8.

(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 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 referred to in Article 7 hereof 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 on the agreed services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuels 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 and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into, or taken on board aircraft in the territory of one Contracting Party by, or on behalf of, a designated airline of the other Contracting Party and intended solely for use in the operation of the agreed services shall, at the exception of charges corresponding to the service performed, be exempt from the same customs duties, inspection fees and other duties or taxes imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are introduced into or taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

6) Hver kontraherende part skal være berettiget til at suspendere et luftfartsselskabs udøvelse af de i 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, der er omhandlet i artikel 7 heri, eller på anden måde undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i nærværende overenskomst foreskrevne betingelser; det er dog en forudsætning, at denne ret kun udøves efter samråd med den anden kontraherende part, medmindre øjeblikkelig suspension eller pålæggelse af betingelser er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love eller bestemmelser.

Artikel 4

1) Luftfartøjer, der benyttes i den aftalte trafik af det af hver kontraherende part udpegede luftfartsselskab, såvel som deres sædvanlige udstyr, reservedele, beholdninger af brændstof og smøreolie samt luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i disse luftfartøjer skal ved ankomst til den anden kontraherende parts territorium være fritaget for samtlige toldafgifter, undersøgelsesgebyrer og andre afgifter eller skatter under forudsætning af, at sådant udstyr og sådanne forsyninger forbliver om bord i luftfartøjerne, indtil de genudføres.

2) Brændstof, smøreolie, reservedele, sædvanligt udstyr og luftfartøjsforråd, der indføres eller tages om bord i luftfartøjer på den ene kontraherende parts territorium af eller for et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab, og som udelukkende er bestemt til brug under udøvelsen af den aftalte trafik, skal med undtagelse af afgifter for ydede tjenester være fritaget for de samme toldafgifter, undersøgelsesgebyrer og andre afgifter eller skatter pålagt på den første kontraherende parts territorium, selv om disse forsyninger skal anvendes på de dele af flyvningen, der udføres over den kontraherende parts territorium, hvor de er indført eller taget om bord. De ovennævnte effekter kan forlanges opbevaret under toldopsyn og -kontrol.

(3) The exemptions granted under this Article may be subject to compliance with particular formalities normally applicable in the territory of the Contracting Party granting the exemptions.

Article 5

The designated airline of either Contracting Party is authorized to maintain in the territory of the other Contracting Party its own technical and administrative personnel for the purpose of operating the agreed services, without prejudice to the national regulations of the respective Contracting Parties.

Article 6

Either Contracting Party undertakes to grant to the other Party free transfer, in United States dollars at the rate of exchange in the official market at the time of remittance, of the excess of receipts over expenditure achieved in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipments and freight by the designated airline of the other Party. Wherever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, said agreement shall apply.

Article 7

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of the first party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the entrance into, stay within or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with upon entrance into or departure, or while within the territory of the first party.

3) De i medfør af denne artikel bevilgede fritagelser kan gøres betingede af særlige formaliteter, der normalt anvendes på territoriet tilhørende den kontraherende part, der bevilger fritagelserne.

Artikel 5

Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab er berettiget til på den anden kontraherende parts territorium at opretholde sit eget tekniske og administrative personel med det formål at udøve den aftalte trafik, uden præjudice for de respektive kontraherende parters nationale forskrifter.

Artikel 6

Hver kontraherende part forpligter sig til at tilstå den anden part fri overførsel i US-dollars til den officielle kurs på overførselstidspunktet af de på dens territorium oppebårne indtægter, som overstiger udgifterne, i forbindelse med befordring af passagerer, bagage, postforsendelser og fragt udført af den anden parts udpegede luftfartsselskab. Såfremt betalingssystemet mellem de kontraherende parter er underkastet en særlig aftale, skal denne aftale finde anvendelse.

Artikel 7

1) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende adgang til eller afgang fra dens territorium, for så vidt angår luftfartøjer, der anvendes i international lufttrafik, eller vedrørende sådanne luftfartøjers drift og navigation, medens de befinder sig inden for dens territorium, skal finde anvendelse på luftfartøjer tilhørende det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskab og skal efterkommes af sådanne luftfartøjer ved ankomst til, afgang fra eller under ophold inden for førstnævnte parts territorium.

2) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende ankomst til, ophold på eller afgang fra dens territorium, for så vidt angår passagerer, besætning eller fragt om bord i luftfartøjer, såsom bestemmelser angående indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne, skal efterkommes ved ankomst til, afgang fra eller under ophold inden for førstnævnte parts territorium.

Article 8

For the purpose of achieving and maintaining equilibrium between the capacity of the specified air services and the requirements of the public for air transportation, as determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, it is agreed that:

(1) The designated airline of each Contracting Party shall enjoy fair and equal opportunity for the operation of the agreed services for the carriage of traffic between the territories of the two parties;

(2) In the operation of the agreed services by the designated airline of either Contracting Party, the interest of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same route;

(3) The air transport service offered by the designated airline of each Contracting Party on different sections of the specified air routes or segments thereof shall bear a close relationship to the needs of the public for air transport and to the traffic interests of the airlines concerned as provided in this Agreement;

(4) The services provided by a designated airline on the specified routes shall retain, as their primary objective, the provision of capacity adequate to the traffic demands between the country of which such airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. The right of the designated airline of either Contracting Party to embark and to disembark, at points in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries on the specified air routes shall be applied in accordance with the general principles of orderly development to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principles that capacity shall be related to:

(a) the traffic requirements between the territory of the Contracting Party which has designated the airline and the destinations of the traffic on the specified air routes;

(b) the requirements of through airline operations; and

Artikel 8

Med det formål at opnå og opretholde ligevægt mellem den angivne lufttrafiks kapacitet og publikums behov for luftbefordring, således som det er bestemt af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder, er der enighed om, at:

1) hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab skal have rimelig og lige adgang til at drive den aftalte trafik mellem de to parters territorier;

2) hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab ved driften af den aftalte trafik skal tage hensyn til den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskabs interesser, således at de ruter, som sidstnævnte driver helt eller delvis på samme strækning, ikke påvirkes på utilbørlig måde;

3) den luftbefordring, der tilbydes af hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab på forskellige sektioner af de angivne luftruter eller afsnit heraf, skal være nøje afpasset efter publikums behov for luftbefordring samt efter de pågældende luftfartsselskabers trafikinteresser, således som foreskrevet i denne overenskomst;

4) den af et udpeget luftfartsselskab på de angivne ruter tilvejebragte trafik skal have til hovedformål at yde en kapacitet svarende til trafikbehovet mellem det land, hvor dette luftfartsselskab er hjemmehørende, og det land, som er trafikkens endelige bestemmelsessted. Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskabs ret til på pladser inden for den anden kontraherende parts territorium at optage eller afsætte international trafik bestemt for eller kommende fra tredjelande på de angivne luftruter skal udøves i overensstemmelse med de af begge kontraherende parter anerkendte almindelige principper for planmæssig udvikling og være undergivet de almindelige principper om, at kapaciteten skal stå i forhold til:

a) trafikbehovet mellem det territorium, der tilhører den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet, og trafikdestinationerne på de angivne luftruter,

b) gennemgående luftruters behov og

(c) the air transport needs of the area through which the airline passes after taking into account local and regional services.

Article 9

(1) The tariffs to be charged by the airline of one Contracting Party for the 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 as applied on the specified routes or sections thereof.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation, where it is deemed suitable, with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this

c) behovet for luftbefordring i det område, luftruten passerer, under hensyntagen til lokale og regionale ruter.

Artikel 9

1) De takster, som skal anvendes af en kontraherende parts luftfartsselskab 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 med hensyn til hastighed og komfort) og de takster, som af andre luftfartsselskaber anvendes på de angivne ruter eller dele deraf.

2) De i denne artikels stk. 1 omhandlede takster skal så vidt muligt aftales mellem vedkommende af begge kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber i samråd med andre luftfartsselskaber, der beflyver hele ruten eller en del deraf, når dette anses for rimeligt, og en sådan aftale skal, hvor det er muligt, indgås gennem Den internationale Lufttransportsammenslutnings organ for takstfastsættelse.

3) De således aftalte takster skal forelægges de kontraherende parters luftfartsmyndigheder til godkendelse mindst tredive (30) dage før deres foreslåede ikrafttrædelsesdato; i særlige tilfælde kan denne tidsfrist forkortes under forudsætning af nævnte myndigheders samtykke.

4) Såfremt de udpegede luftfartsselskaber ikke kan blive enige om nogen af disse takster, eller såfremt en takst af nogen anden grund ikke kan fastsættes i overensstemmelse med denne artikels stk. 2, eller såfremt en kontraherende part i løbet af de første femten (15) dage af den i denne artikels stk. 3 omhandlede tredive (30)-dages periode giver den anden kontraherende part meddelelse om sin utilfredshed med en takst, hvorom der er opnået enighed i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 2, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder bestræbe sig på at fastsætte taksten ved aftale sig imellem.

5) Såfremt luftfartsmyndighederne ikke kan blive enige om godkendelsen af en takst, der er forelagt dem i henhold til

Article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (3) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(7) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 10

In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.

Article 11

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

Article 12

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves. This negotiation shall begin within sixty (60) days after receipt of the request by one Party from the other.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dis-

denne artikels stk. 3, samt om fastsættelsen af en takst i henhold til stk. 4, skal tvisten afgøres i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 12.

6) Med forbehold af bestemmelserne i denne artikels stk. 3 kan ingen takst træde i kraft, hvis ikke begge kontraherende parters luftfartsmyndigheder har godkendt den.

7) De i henhold til bestemmelserne i denne artikel fastsatte takster skal forblive i kraft, indtil nye takster er blevet fastsat i overensstemmelse med denne artikels bestemmelser.

Artikel 10

I det nære samarbejdes ånd skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder fra tid til anden rådføre sig med hinanden med henblik på at sikre gennemførelsen og den tilfredsstillende overholdelse af bestemmelserne i nærværende overenskomst og tillægget dertil.

Artikel 11

Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og certifikater, som er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende part, og som stadig er i kraft, skal anerkendes som gyldige af den anden kontraherende part med henblik på driften af den aftalte trafik. Hver kontraherende part forbeholder sig dog ret til, for så vidt angår flyvning over dens eget territorium, at nægte at anerkende duelighedsbeviser og certifikater, som er udfærdiget eller gjort gyldige af en anden stat for dens egne statsborgere.

Artikel 12

1) Såfremt nogen tvist opstår mellem de kontraherende parter angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende overenskomst, skal de kontraherende parter i første række søge at bilægge den ved forhandling sig imellem. Denne forhandling skal begynde inden tres (60) dage efter, at den ene part har modtaget anmodningen fra den anden.

2) Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at opnå en ordning ved for-

pute shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third, who shall act as President, to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate its arbitrator within two (2) months from the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within one (1) month after such period of two (2) months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not agreed, 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 such case, the third arbitrator shall be a national of a third state and shall act as President of the arbitral body.

(3) Unless otherwise provided by the Contracting Parties, the arbitral body shall determine its seat and prescribe its own rules of procedure.

(4) The arbitral body shall endeavour to resolve the dispute by unanimous vote. However, if this is not possible, the dispute shall be resolved by majority vote.

(5) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraphs (2), (3) and (4) of this Article.

Article 13

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of the present Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any modification so agreed shall come into effect after

handling, skal tvisten indbringes til afgørelse for en voldgiftsdomstol bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf én udpeges af hver kontraherende part, og den tredje, der skal fungere som formand, udpeges i fællesskab af de to således valgte voldgiftsmænd; det er en forudsætning, at denne tredje voldgiftsmand ikke er statsborger i en kontraherende parts land. Hver af de kontraherende parter skal udpege sin voldgiftsmand inden to (2) måneder fra datoen for den ene parts afgivelse til den anden part af en diplomatisk note med anmodning om tvistens afgørelse ved voldgift, og der skal være opnået enighed om den tredje voldgiftsmand inden en (1) måned efter denne 2-måneders-periode. Såfremt en af de kontraherende parter undlader at udpege sin voldgiftsmand inden for det angivne tidsrum, eller såfremt der ikke er opnået enighed om den tredje voldgiftsmand, kan præsidenten for Organisationen for international civil Luftfart's råd af hver af de kontraherende parter anmodes om at udpege en eller flere voldgiftsmænd efter behov. I så fald skal den tredje voldgiftsmand være statsborger i et tredjeland og virke som formand for voldgiftsdomstolen.

3) Medmindre de kontraherende parter har truffet anden afgørelse, skal voldgiftsdomstolen selv bestemme sit sæde og foreskrive sine egne procedureregler.

4) Voldgiftsdomstolen skal bestræbe sig på at afgøre tvisten ved enstemmig vedtagelse. Er dette imidlertid ikke muligt, skal tvisten afgøres ved stemmeflertal.

5) De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver afgørelse truffet i henhold til denne artikels stk. 2, 3 og 4.

Artikel 13

1) Såfremt en af de kontraherende parter finder det ønskeligt at ændre bestemmelserne i nærværende overenskomst, kan den anmode om konsultation med den anden kontraherende part. 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. Enhver ændring, hvorom der således

confirmation thereof by an exchange of diplomatic notes.

(2) Modifications to routes may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. If such notice is given, the present Agreement shall terminate within 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 between the Contracting Parties before the expiration of that 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 Organization.

Article 15

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

Article 16

The present Agreement and any modification thereto in accordance with Article 13 hereof shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 17

The present Agreement shall enter into force and effect on the date of the exchange of diplomatic notes indicating that the formalities required by each Contracting Party have been complied with.

er opnået enighed, træder i kraft, når den er blevet bekræftet ved udveksling af diplomatiske noter.

2) Ændringer i ruterne kan foretages ved direkte aftale mellem de kontraherende parters luftfartsmyndigheder.

Artikel 14

Hver kontraherende part kan til enhver tid give den anden kontraherende part meddelelse om sin beslutning om at bringe nærværende overenskomst til ophør. En sådan opsigelse skal samtidig tilstilles Organisationen for international civil Luftfart. Hvis en sådan meddelelse gives, skal nærværende overenskomst ophøre inden for tolv (12) måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre opsigelsen ifølge aftale mellem de kontraherende parter trækkes tilbage før denne periodes udløb. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal meddelelsen anses som modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for international civil Luftfart har modtaget den.

Artikel 15

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

Artikel 16

Nærværende overenskomst og enhver ændring heraf i henhold til artikel 13 skal registreres hos Organisationen for international civil Luftfart.

Artikel 17

Nærværende overenskomst træder i kraft og får virkning på datoen for udvekslingen af diplomatiske noter, som angiver, at de af hver kontraherende part krævede formaliteter er blevet opfyldt.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement and affixed thereto their seals.

DONE in two copies in the English language at Oslo, this 8th day of May, 1969.

For the Government of the Kingdom of Denmark:

E. Knuth

For the Government of the Republic of the Philippines:

R. S. Busuego

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede, som er behørigt bemyndiget af deres respektive regeringer, underskrevet denne overenskomst og forsynet den med deres segl.

UDFÆRDIGET i to eksemplarer på engelsk i Oslo den 8. maj 1969.

For Kongeriget Danmarks regering:

E. Knuth

For Republikken Philippinernes regering:

R. S. Busuego

ANNEX

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

Point of Departure	Intermediate Points	Destination	Point Beyond
Copenhagen	Oslo Stockholm Points in Germany Zurich/Geneva Vienna Rome Athens Points in USSR Beirut Point in Saudi Arabia Point in UAR Points in Iran Karachi Calcutta/New Delhi Bangkok	Manila	Tokyo

II. Routes to be operated by the designated airline of the Republic of the Philippines:

Point of Departure	Intermediate Points	Destination	Point Beyond
Manila	Bangkok New Delhi/Calcutta Karachi Teheran Point in Afghanistan Point in Saudi Arabia Point in UAR Beirut Athens Rome Vienna Zurich/Geneva Points in Germany Stockholm Oslo	Copenhagen	London or point in Europe

III. (a) 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. Stops made by the designated airline of one Contracting Party at points outside the territory of the other Contracting Party, which have not been included in this Annex, are not regarded as constituting a modification of the Annex. However, no commercial rights can be enjoyed by said airline between such stops and the territory of the other Contracting Party.

(b) The designated airlines may terminate any or all of their services in the territory of the other Contracting Party.

Oversættelse.

TILLÆG

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

Afgangsplads	Mellemliggende pladser	Bestemmelsessted	Plads derudover
København	Oslo Stockholm Pladser i Tyskland Zürich/Genève Wien Rom Athen Pladser i USSR Beirut Plads i Saudi-Arabien Plads i FAR Pladser i Iran Karachi Calcutta/New Delhi Bangkok	Manila	Tokio

II. Ruter, der skal beflyves af Republikken Philippinernes udpegede luftfartsselskab:

Afgangsplads	Mellemliggende pladser	Bestemmelsessted	Plads derudover
Manila	Bangkok New Delhi/Calcutta Karachi Teheran Plads i Afghanistan Plads i Saudi-Arabien Plads i FAR Beirut Athen Rom Wien Zürich/Genève Pladser i Tyskland Stockholm Oslo	København	London eller plads i Europa

III. a) Med undtagelse af afgangspladser og bestemmelsessteder kan alle eller nogle af pladserne på de i dette tillæg angivne ruter efter det udpegede luftfartsselskabs valg udelades på nogle eller alle flyvninger. Landinger, der foretages af den ene kontraherende parts udpegede luftfartsselskab uden for den anden kontraherende parts territorium på pladser, som ikke er medtaget i dette tillæg, betragtes ikke som udgørende en ændring af tillægget. Nævnte luftfartsselskab kan imidlertid ikke nyde kommercielle rettigheder mellem sådanne landingspladser og den anden kontraherende parts territorium.

b) De udpegede luftfartsselskaber kan terminere nogle af eller alle deres ruter på den anden kontraherende parts territorium.

Oversættelse.

AMBASSADE ROYALE DE DANEMARK
OSLO

May 8th, 1969.

Your Excellency,

With reference to the Agreement for Air Services signed on May 8th, 1969 between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of the Philippines I have the honour to notify you that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Danish Government 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 (DDL) cooperating with AB Aerotransport (ABA) and Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the services assigned to it under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either of both of the other two airlines.

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

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

E. Knuth
Ambassador

His Excellency
Romeo S. Busuego, Ambassador,
Chairman of the Philippine
Delegation, Oslo.

KONGELIG DANSK AMBASSADE
OSLO

Den 8. maj 1969.

Deres Excellence,

Under henvisning til den den 8. maj 1969 undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Kongeriget Danmarks regering og Republikken Philippinernes regering har jeg den ære at meddele Dem, at den danske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3 udpeger Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) til at beflyve 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 (DDL), der samarbejder med AB Aerotransport (ABA) og Det Norske Luftfartselskap A/S (DNL) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan beflyve de ruter, der er tildelt det i medfør af overenskomsten, med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende det ene af de to andre luftfartsselskaber eller dem begge.
2. I det omfang Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartsselskaber, skal overenskomstens bestemmelser finde anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som om de tilhørte Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), og de kompetente danske myndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til overenskomsten.

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

E. Knuth
Ambassador

Hans Excellence
Ambassadør Romeo S. Busuego,
Formand for den philippinske
delegation, Oslo.

Oversættelse.

REPUBLIC OF THE PHILIPPINES
DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS

Oslo, 8th May, 1969.

Excellency,

I have the honor to acknowledge the receipt of Your Excellency's Note dated May 8, 1969 which reads as follows:

(the text of the above note is inserted here)

I have the honor to inform Your Excellency, that the Philippine Government has taken note of the designation of Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) to operate the routes specified in the Annex to the Agreement for Air Services signed on May 8, 1969 between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of the Philippines.

In this connection, I have the honor to confirm on behalf of my government the understanding reached in the negotiations preceding the signature of the Agreement as stated in paragraphs numbered 1 and 2 of Your Excellency's Note under acknowledgment.

Accept, Excellency, the renewed assurances of my highest consideration.

R. S. Busuego

His Excellency
Eggert Adam Knuth
Ambassador of the Kingdom of
Denmark, Oslo.

REPUBLIKKEN PHILIPPINERNE
UDENRIGSDEPARTEMENTET

Oslo, den 8. maj 1969.

Deres Excellence,

Jeg har den ære at anerkende modtagelsen af Deres Excellences note af den 8. maj 1969, som har følgende ordlyd:

(her følger teksten til foranstående note)

Jeg har den ære at meddele Deres Excellence, at den philippinske regering har bemærket sig, at Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) er udpeget til at beflyve de ruter, der er angivet i tillægget til den under 8. maj 1969 undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Kongeriget Danmarks regering og Republikken Philippinernes regering.

I denne forbindelse har jeg den ære på min regerings vegne at bekræfte den aftale, som blev truffet under de forhandlinger, der er gået forud for overenskomstens undertegnelse, som anført i stk. 1 og 2 i Deres Excellences ovenstående note.

Modtag, Deres Excellence, de fornyede forsikringer om min mest udmærkede højagtelse.

R. S. Busuego

Hans Excellence
Eggert Adam Knuth,
Kongeriet Danmarks Ambassadør,
Oslo.

Overenskomsten er i medfør af artikel 17 trådt i kraft den 30. maj 1969.

Udenrigsministeriet, den 20. april 1970.

Poul Hartling.

J. H. SCHULTZ A/S
KØBENHAVN