

Bekendtgørelse

om

en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Syrien.

Den 20. oktober 1955 er der i Damaskus undertegnet følgende luftfartsoverenskomst mellem den danske og den syriske regering:

**ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS
AERIENS CIVILS REGULIERS ENTRE
LE DANEMARK ET LA SYRIE**

Le Gouvernement Royal de Danemark
et le Gouvernement de la République
Syrienne,
désirant favoriser le transport aérien
civil régulier entre le Danemark et la Syrie,
sont convenus de ce qui suit:

Article premier.

Les Parties Contractantes s'accordent
réciproquement les droits suivants, néces-
saires à l'établissement des services aériens
civils internationaux réguliers dénommés
ci-après „services convenus“ indiqués dans
l'annexe ci-jointe.

Les entreprises désignées d'une Partie
Contractante jouiront, sur le territoire de
l'autre Partie Contractante, du droit de
transit et du droit d'escale à des fins civiles
non commerciales, elles pourront aussi
utiliser les aéroports et autres facilités
prévus pour le trafic international. Elles
jouiront en outre, sur le territoire de l'autre
Partie Contractante et sur les routes aérien-
nes spécifiées dans l'annexe ci-après, du
droit d'embarquer et du droit de débarquer
en trafic international des passagers, des
envois postaux et des marchandises, aux
conditions du présent Accord.

Article 2.

(1) La capacité de transport offerte par
les entreprises désignées sera adaptée à la
demande de trafic.

(2) Les entreprises désignées prendront en
considération sur les parcours communs
leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter
indûment leurs services respectifs.

Oversættelse.

**OVERENSKOMST MELLEM DANMARK
OG SYRIEN ANGÅENDE REGELMÆSSIG
CIVIL LUFTFART**

Den kongelige danske regering
og den syriske republiks regering,

som ønsker at fremme den regelmæssige
civile lufttrafik mellem Danmark og Syrien,
er kommet overens om følgende:

Artikel 1.

De kontraherende parter tilstår hinanden
efternævnte rettigheder, som er påkrævede
for oprettelsen af de i vedføjede tillæg an-
givne regelmæssige civile internationale luft-
ruter, i det følgende benævnt „aftalte ruter“.

De af den ene kontraherende part ud-
pegede luftfartselskaber har på den anden
kontraherende parts territorium ret til over-
flyvning og til teknisk mellemlanding med
civilt formål, samt til at benytte de for den
internationale trafik bestemte lufthavne og
andre faciliteter. På de i nærværende over-
enskomst fastsatte vilkår har de endvidere
ret til i international trafik at optage og
afsætte passagerer, post og varer på den
anden kontraherende parts territorium og
på de i vedføjede tillæg anførte luftruter.

Artikel 2.

1) Den af de udpegede luftfartselskaber
tilbudte transportkapacitet skal tilpasses
efter trafikbehovet.

2) Forsåvidt angår strækninger, der be-
flyves af dem begge, vil de udpegede luft-
fartselskaber tage hensyn til deres gensidige
interesser, således at deres respektive ruter
ikke påvirkes på utilbørlig måde.

(3) Les services convenus auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartiennent les entreprises désignées et les pays de destination.

(4) Le droit pour les entreprises de transport aérien désignées d'embarquer et de débarquer aux points et sur les routes aériennes spécifiées, du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers sera exercé conformément aux principes généraux de développement ordonné, affirmés par les deux Gouvernements et dans les conditions telles que la capacité soit adaptée:

- a) à la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination,
- b) aux exigences d'une exploitation économique des services en question, et
- c) à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux.

(5) Le droit d'embarquer et le droit de débarquer du trafic international en des points situés sur les routes aériennes spécifiées, entre les territoires des Parties Contractantes, seront exercés conformément au principe défini au paragraphe 2 ci-dessus.

(6) Les entreprises désignées bénéficieront, sur le territoire des Parties Contractantes, de possibilités égales et équitables pour l'exploitation des services convenus.

Article 3.

(1) Les services convenus pourront être mis en exploitation aussitôt que:

- a) La Partie Contractante, à laquelle les droits sont accordés aura désigné à cet effet une ou plusieurs entreprises de transport aérien,
- b) La Partie Contractante qui accorde les droits aura délivré aux dites entreprises l'autorisation d'exploitation appropriée, ce que, sous réserve du paragraphe 2 du présent Article et de l'Article 7 ci-après, elle fera dans un délai raisonnable.

(2) Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, les entreprises désignées pourront être appelées à prouver, auprès de l'autorité aéronautique de la Partie Contractante qui accorde les droits, qu'elles sont à même de satisfaire aux conditions prescrites, aux termes des lois et

3) Hovedformålet med driften af de aftalte ruter skal være at tilvejebringe en kapacitet svarende til trafikbehovet mellem de udpegede luftfartselskabers hjemland og bestemmelseslandene.

4) De udpegede luftfartselskabers ret til på de angivne pladser og luftruter at optage og afsætte international trafik bestemt for eller kommende fra tredieland skal udøves i overensstemmelse med de af de to regeringer anerkendte almindelige principper for en planmæssig udvikling og således, at kapaciteten fastsættes i forhold til:

- a) trafikbehovet mellem oprindelseslandet og bestemmelseslandene,
- b) kravene til en økonomisk drift af de pågældende ruter og
- c) trafikbehovet i de områder, der beflyves, under hensyntagen til lokale og regionale ruter.

5) Retten til at optage og afsætte international trafik på pladser beliggende på de angivne luftruter mellem de kontraherende parters territorier skal udøves i overensstemmelse med det i ovenstående afsnit 2 fastsatte princip.

6) De udpegede luftfartselskaber skal have lige og rimelig adgang til på de kontraherende parters territorium at drive de aftalte ruter.

Artikel 3.

1) Driften af de aftalte ruter kan påbegyndes, så snart

- a) den kontraherende part, hvem rettighederne er tilstået, har udpeget et eller flere luftfartselskaber dertil,
- b) den kontraherende part, som tilstår rettighederne, har givet nævnte selskaber den fornødne driftstilladelse, hvilket den under forbehold af nærværende artikels 2. afsnit og efternævnte artikel 7 skal gøre indenfor en rimelig tidsfrist.

2) Forinden de udpegede luftfartselskaber bemyndiges til at åbne de aftalte ruter, kan det dog pålægges dem at dokumentere overfor luftfartsmyndighederne i den kontraherende stat, der tilstår rettighederne, at de er i stand til at opfylde de vilkår for internationale luftruters drift, som er

règlements normalement appliqués par cette autorité, pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 4.

Les dispositions du présent Accord et de son annexe ne seront pas considérées ni interprétées comme conférant des droits exclusifs à l'autre Partie Contractante ou à ses entreprises désignées ou comme ayant un caractère d'exclusivité et de discrimination envers les entreprises de transport aérien de tout pays tiers.

Article 5.

Les dispositions du présent Accord et de son annexe ne seront pas considérées ni interprétées comme conférant aux entreprises désignées d'une Partie Contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie Contractante, contre rémunération ou même contre une récompense quelconque, des passagers, des marchandises ou des envois postaux à destination d'un autre point situé sur le même territoire.

Article 6.

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie Contractante et encore en force seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante pour l'exploitation des services convenus. Cependant, chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas reconnaître comme valables pour la circulation au-dessus de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante.

Article 7.

Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser une autorisation d'exploitation à une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ou de la révoquer lorsqu'elle n'est pas convaincue qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains des ressortissants de l'une ou de l'autre Partie Contractante, ou si cette entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements visés à l'Article 8 ci-dessous, ni aux conditions auxquelles la dite autorisation lui est accordée.

foreskrevet i de af disse myndigheder normalt anvendte love og bestemmelser.

Artikel 4.

Bestemmelserne i nærværende overenskomst og dens tillæg skal ikke anses eller fortolkes som hjemlende den anden kontraherende part eller dens udpegede luftfartselskaber nogen eneret eller som udelukkende noget tredielands luftfartselskaber eller som diskriminerende overfor disse.

Artikel 5.

Bestemmelserne i nærværende overenskomst og dens tillæg skal ikke anses eller fortolkes som hjemlende de af den ene kontraherende part udpegede luftfartselskaber ret til på den anden kontraherende parts territorium til befordring mod vederlag eller nogensomhelst anden betaling at optage passagerer, varer eller post, bestemt for en anden plads beliggende på samme territorium.

Artikel 6.

Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og certifikater, der er udstedt eller gjort gyldige af en kontraherende part, og som fremdeles er i kraft, skal, for så vidt angår driften af de aftalte ruter, anerkendes som gyldige af den anden kontraherende part. Hver af de kontraherende parters forbeholder sig dog ret til, for så vidt angår flyvning over dens territorium, ikke at anerkende gyldigheden af duelighedsbeviser og certifikater, som er udstedt for dens egne statsborgere af den anden kontraherende part.

Artikel 7.

Hver kontraherende part forbeholder sig ret til at nægte eller at tilbagekalde en driftstilladelse for et af den anden kontraherende part udpeget luftfartselskab, når den ikke er overbevist om, at en overvejende del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med det pågældende selskab beror hos en af de kontraherende parters statsborgere, eller såfremt dette selskab undlader at efterkomme de i nedenstående artikel 8 omhandlede love og bestemmelser eller de vilkår, på hvilke nævnte tilladelse er givet.

Article 8.

(1) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus du dit territoire, s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante.

(2) Les lois et règlements régissant sur le territoire d'une Partie Contractante, l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux et marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités d'admission, d'immigration et de congé, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux et marchandises transportés par les aéronefs des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouveront sur ledit territoire.

Article 9.

Les Parties Contractantes conviennent que:

(1) Les tarifs, pour les services agréés, seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs entrant en considération, y compris l'économie de l'exploitation, un bénéfice normal et les différences des caractéristiques du service (telles que la rapidité et le confort), ainsi que des tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien régulier qui desservent toute ou partie de la route spécifiée.

(2) Les tarifs à appliquer par chacune des entreprises de transport aérien désignées par le présent Accord concernant le trafic sur l'une quelconque des routes aériennes spécifiées entre les territoires des deux Parties Contractantes ou entre les territoires de pays tiers et le territoire de l'une des Parties Contractantes, seront fixés:

a) Soit conformément aux résolutions, régissant les tarifs, qui auraient pu être adoptées par une association d'entreprises de transport aérien dont les entreprises aériennes désignées font partie, et acceptées, à cet effet, par les deux Parties Contractantes.

b) Soit par une entente entre les entreprises aériennes désignées si celles-ci ne sont pas membres de la même association

Artikel 8.

1) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende ankomst til, ophold på og afgang fra dens territorium, for så vidt angår luftfartøjer, der benyttes i international trafik, eller vedrørende sådanne luftfartøjers flyvning over nævnte territorium finder anvendelse på luftfartøjer tilhørende de af den anden kontraherende part udpegede luftfartselskaber.

2) Den ene kontraherende parts love og bestemmelser vedrørende ankomst til, ophold på og afgang fra dens territorium, for så vidt angår passagerer, besætning, post og varer, såsom bestemmelser om adgang, indvandring, udrejse, pas, told og karantæne, finder anvendelse på passagerer, besætning, post og varer, der befordres med luftfartøjer tilhørende de af den anden kontraherende part udpegede luftfartselskaber, medens de befinder sig på nævnte territorium.

Artikel 9.

De kontraherende parter er enige om følgende:

1) Taksterne for de aftalte ruter skal fastsættes på et rimeligt niveau under hensyntagen til alle i betragtning kommende faktorer, herunder økonomisk drift, normal fortjeneste og forskellighederne i ruternes karakter (såsom hastighed og bekvemmelighed) samt til de takster, der anvendes af andre luftfartselskaber, som regelmæssigt beflyver hele den pågældende strækning eller en del deraf.

2) De takster, som af hvert af de i henhold til nærværende overenskomst udpegede luftfartselskaber agtes anvendt for trafik på nogen af de angivne luftruter mellem de to kontraherende parters territorier eller mellem tredielandes territorier og en af de kontraherende parters territorium, skal fastsættes:

a) enten i overensstemmelse med sådanne takstbestemmelser, som måtte være vedtaget af en organisation af luftfartselskaber, af hvilke de udpegede luftfartselskaber er medlemmer, og som i dette øjemed er godkendt af de to kontraherende parter,

b) eller ved aftale mellem de udpegede luftfartselskaber, såfremt disse ikke er medlemmer af samme organisation af luftfart-

d'entreprises aériennes ou s'il n'existe pas de résolutions comme indiqué au paragraphe (2-a) ci-dessus, pourvu que si l'une des Parties Contractantes n'a pas désigné une entreprise aérienne sur l'une quelconque des routes spécifiées et que les tarifs sur cette route n'ont pas été fixés conformément au paragraphe (2-a) ci-dessus, les entreprises désignées par l'autre Partie Contractante pour exploiter les services aériens sur cette route peuvent fixer les tarifs y relatifs.

(3) Les tarifs, ainsi fixés, seront soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques compétentes des deux Parties Contractantes et entreront en vigueur quarante-cinq jours après réception de leur notification par les dites Autorités Aéronautiques, à moins que l'une des deux Parties Contractantes n'aura pas notifié sa désapprobation.

(4) Au cas où les tarifs n'auront pas été fixés conformément aux dispositions du paragraphe (2) ci-dessus ou si les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes désapprouvent les tarifs ainsi fixés, les deux Parties Contractantes s'efforceront elles-mêmes d'aboutir à une entente et feront toutes les démarches nécessaires pour la mise en application de la dite entente. Au cas où les Parties Contractantes n'auraient pu aboutir à une entente, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue à l'Article 14. En attendant le règlement du différend par une entente ou par application de l'Article 14, les tarifs préalablement en vigueur, ou si les tarifs n'ont pas encore été fixés, des tarifs raisonnables seront appliqués par les entreprises intéressées.

Article 10.

Les remises de fonds, perçus par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes, seront effectuées conformément aux dispositions sur les devises en vigueur dans les deux pays. Les Parties Contractantes doivent faciliter dans toute la mesure du possible le transport de fonds de cette nature.

Article 11.

Pour éviter toute discrimination et assurer l'égalité de traitement, il est convenu que:

selskaber, eller såfremt der ikke er vedtaget nogen takstbestemmelser som omhandlet i ovenstående afsnit 2 a; såfremt en af de kontraherende parter ikke har udpeget et luftfartselskab til at beflyve nogen af de angivne strækninger og der ikke for den pågældende strækning er fastsat takster i overensstemmelse med ovenstående afsnit 2 a, kan de af den anden kontraherende part til drift af luftruter på den pågældende strækning udpegede luftfartselskaber fastsætte takster herfor.

3) De således fastsatte takster skal forelægges de to kontraherende parters kompetente luftfartsmyndigheder til godkendelse og bringes til anvendelse femogfyre dage efter deres modtagelse af nævnte luftfartsmyndigheder, medmindre en af disse myndigheder har erklæret ikke at kunne godkende dem.

4) I tilfælde af, at taksterne ikke er fastsat i overensstemmelse med ovennævnte afsnit 2, eller at den ene kontraherende parts luftfartsmyndigheder ikke godkender de således fastsatte takster, skal de kontraherende parter selv bestræbe sig for at nå til enighed om en ordning og skal tage alle nødvendige skridt til at sætte en sådan ordning i kraft. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at nå til enighed, skal spørgsmålet behandles i overensstemmelse med den i artikel 14 forudsete fremgangsmåde. Indtil tvisten bilægges ved aftale eller afgøres i henhold til artikel 14, skal de pågældende luftfartselskaber anvende de allerede fastsatte takster eller, såfremt ingen takster endnu er fastsat, rimelige takster.

Artikel 10.

Overførelse af beløb, indtjent af de kontraherende parters udpegede luftfartselskaber, skal ske i overensstemmelse med de i de to lande gældende valutabestemmelser. De kontraherende parter skal i videst muligt omfang lette overførslen af beløb af denne art.

Artikel 11.

For at forebygge enhver diskrimination og for at sikre ensartet behandling er der enighed om, at

(1) Chaque Partie Contractante pourra imposer ou permettre que soient imposés des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des aéroports et autres facilités; elle fera en sorte que ces taxes ne soient pas plus élevées que celles qui seraient payées par ses aéronefs nationaux ou les aéronefs de la nation la plus favorisée affectés à des services internationaux similaires.

(2) Les carburants, les huiles lubrifiantes et les pièces de rechange introduits ou pris à bord sur le territoire d'une Partie Contractante par ou pour le compte de l'autre Partie Contractante ou de ses entreprises désignées et destinées uniquement à l'usage des aéronefs de ces entreprises, bénéficieront, sous réserve de réciprocité, d'un traitement aussi favorable que le traitement appliqué aux entreprises nationales exploitant des services aériens internationaux ou à celles de la nation la plus favorisée, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes imposés par la première Partie Contractante.

(3) Les aéronefs utilisés sur les services convenus par les entreprises désignées d'une Partie Contractante, les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord demeurant dans ces aéronefs, seront à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie Contractante et à leur départ de celui-ci exempts de droits de douane, frais d'inspection ou autres droits et taxes nationaux, même si ces approvisionnements sont employés ou consommés au cours de vols au-dessus dudit territoire.

Article 12.

Si une Partie Contractante estime désirable de modifier une clause quelconque du présent Accord ou de son annexe, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront à cet effet. Cette consultation devra avoir lieu dans les soixante jours à partir de la date de la demande.

Si les dites Autorités s'entendent sur les modifications à apporter à l'Accord, celles-ci entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Les modifications de l'annexe ne demandent pas un échange de notes diplomatiques.

1) hver af de kontraherende parter vil kunne pålægge eller tillade, at der pålægges rimelige og passende afgifter for benyttelse af lufthavne og andre faciliteter, hvilke takster ikke må være højere end dem, der betales af dens egne eller en mestbegünstiget stats luftfartøjer, som anvendes på internationale luftruter.

2) Under forbehold af gensidighed skal brændstof, smøroleie og reservedele, som indføres til eller tages ombord i luftfartøjer på den ene kontraherende parts territorium af den anden kontraherende part eller dens udpegede luftfartselskaber eller på disses vegne, og som udelukkende er bestemt til brug for disse selskabers luftfartøjer, gives en lige så gunstig behandling som den, der med hensyn til pålæggelse af toldafgifter, undersøgelsesafgifter og andre af førstnævnte kontraherende part pålagte afgifter og gebyrer tilstås dens egne eller en mestbegünstiget stats selskaber, for så vidt angår drift af internationale luftruter.

3) De af den ene kontraherende parts udpegede luftfartselskaber på de aftalte ruter anvendte luftfartøjer, brændstof, smøroleie, reservedele, sædvanligt udstyr og forråd, som forefindes ombord i sådanne luftfartøjer, skal ved ankomst til og afgang fra den anden kontraherende parts territorium være fritaget for toldafgifter, undersøgelsesafgifter eller andre indenlandske afgifter og gebyrer, selv om sådanne forsyninger benyttes eller forbruges under flyvninger over nævnte territorium.

Artikel 12.

Såfremt en kontraherende part finder det ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i nærværende overenskomst eller dens tillæg, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder rådføre sig med hinanden desangående. Denne konsultation skal finde sted senest tres dage efter anmodningens fremsættelse.

Dersom nævnte myndigheder bliver enige om at foretage ændringer i overenskomsten, træder disse i kraft, når de er blevet bekræftet ved noteveksling ad diplomatisk vej.

Ændringer i tillægget kræver ingen noteveksling ad diplomatisk vej.

Article 13.

Dans un esprit d'étroite collaboration, les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent Accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante. Elles tiendront compte, en particulier, des statistiques du trafic des services convenus, qu'elles s'engagent à échanger.

Article 14.

(1) Si un différend s'éleve entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront tout d'abord de régler ce différend par des négociations entre elles.

(2) Si les Parties Contractantes n'arrivent pas à un arrangement par voie de négociations directes dans un délai de quatre-vingt-dix jours dès la date à laquelle l'une d'elles aura, pour la première fois, saisi l'autre de l'objet du différend:

a) Elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision soit d'un tribunal arbitral désigné d'un commun accord, soit de tout autre personne ou organisme.

b) Si elles ne peuvent s'entendre à ce sujet ou si elles ne peuvent se mettre d'accord, dans un délai de soixante jours, sur la composition du tribunal arbitral auquel elles sont convenues de soumettre le différend, chacune d'elles pourra déférer celui-ci à la décision du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

(3) Chaque Partie Contractante pourra demander au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, ou à tout autre tribunal arbitral, personne ou organisme auquel le différend aura été soumis en application du paragraphe 2 ci-dessus, d'ordonner que les Parties Contractantes prennent des mesures provisionnelles jusqu'à ce qu'une décision définitive soit intervenue.

(4) Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise en application du paragraphe 2, ainsi qu'à toute ordonnance rendue en application du paragraphe 3 ci-dessus.

(5) Si une Partie Contractante ou une entreprise désignée par elle négligeait de se

Artikel 13.

I det nære samarbejdes ånd vil de kontraherende parters luftfartsmyndigheder fra tid til anden rådføre sig med hinanden for at sikre, at nærværende overenskomsts principper bringes i anvendelse og at dens formål opfyldes på en tilfredsstillende måde. De vil især tage hensyn til de aftalte ruters trafikstatistik, som de forpligter sig til at udveksle.

Artikel 14.

1) Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende overenskomst, vil de kontraherende parter i første instans bestræbe sig for at afgøre denne tvist ved indbyrdes forhandlinger.

2) Dersom de kontraherende parter ikke inden halvfems dage efter, at det omtvistede spørgsmål for første gang er rejst af en af dem overfor den anden, når til en ordning ad den direkte forhandlings vej,

a) kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse enten ved en af dem ifølge gensidig aftale udpeget voldgiftsdomstol eller ved enhver anden person eller organisation.

b) Såfremt de ikke kan opnå enighed herom eller ikke indenfor et tidsrum af tres dage kan komme overens om sammensætningen af den voldgiftsdomstol, til hvilken de er enedes om at henvise tvisten, kan hver af dem indbringe denne til afgørelse ved den internationale civile luftfartsorganisations råd.

3) Hver af de kontraherende parter kan anmode den internationale civile luftfartsorganisations råd eller enhver anden voldgiftsdomstol, person eller organisation, for hvilken tvisten måtte være forelagt i henhold til ovenstående afsnit 2, om at tilsige de kontraherende parter at træffe midlertidige foranstaltninger, indtil der er afsagt en endelig kendelse.

4) De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver i medfør af ovenstående afsnit 2 afsagt kendelse samt enhver ifølge afsnit 3 truffet bestemmelse.

5) Ifald en kontraherende part eller et af den udpeget luftfartselskab undlader at

conformer à une décision prise en application du paragraphe 2 ou à une ordonnance rendue en application du paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie Contractante pourrait, aussi longtemps qu'il en serait ainsi, limiter, suspendre ou révoquer, au préjudice de la Partie Contractante en faute ou de ses entreprises désignées, ou encore au préjudice de l'entreprise désignée en faute, l'exercice des droits accordés en vertu du présent Accord.

(6) Les dispositions du présent Article ne restreignent aucunement le droit de chaque Partie Contractante d'appliquer en tout temps l'Article 16 ci-après.

Article 15.

Le présent Accord et son annexe devront être mis en harmonie avec tout Accord de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 16.

Chaque Partie Contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de mettre fin au présent Accord. Une telle notification sera faite simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. L'Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de ce délai. A défaut d'un accusé de réception émanant de l'autre Partie Contractante, ladite notification sera réputée reçue quatorze jours après être parvenue à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 17.

Le présent Accord et tous suppléments et modifications stipulés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Article 18.

Le présent Accord sera ratifié aussitôt que possible par les Autorités compétentes, dans chacune des deux Parties Contractantes.

Il prendra effet après l'échange des instru-

rette sig efter en i medfør af ovenstående afsnit 2 afsagt kendelse eller en ifølge afsnit 3 truffet bestemmelse, kan den anden kontraherende part, sålænge dette er tilfældet, overfor den uefterrettelige kontraherende part eller dens udpegede luftfartselskaber, henholdsvis overfor det uefterrettelige luftfartselskab, indskrænke, suspendere eller ophæve udøvelsen af de i medfør af nærværende overenskomst tilståede rettigheder.

(6) Bestemmelserne i nærværende artikel begrænser på ingen måde hver kontraherende parts ret til når som helst at bringe nedenstående artikel 16 i anvendelse.

Artikel 15.

Nærværende overenskomst og dens tillæg skal bringes i overensstemmelse med enhver overenskomst af multilateral karakter, som de to kontraherende parter måtte tilslutte sig.

Artikel 16.

Hver af de kontraherende parter kan når som helst overfor den anden kontraherende part tilkendegive sit ønske om at bringe nærværende overenskomst til ophør. En sådan opsigelse skal samtidig meddeles organisationen for international civil luftfart. Overenskomsten bringes til ophør tolv måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre denne efter indbyrdes aftale tilbagekaldes inden udløbet af nævnte periode. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen af opsigelsen, anses denne som modtaget fjorten dage efter, at organisationen for international civil luftfart har modtaget den.

Artikel 17.

Nærværende overenskomst og alle aftalte tillæg og ændringer skal registreres hos organisationen for international civil luftfart.

Artikel 18.

Nærværende overenskomst skal så snart som muligt ratificeres af de kompetente myndigheder i hver af de kontraherende stater.

Den træder i kraft efter udveksling af

ments de ratification qui aura lieu à Damas.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires sous-signés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord et y ont apposé leurs Sceaux.

Fait à Damas, le vingtième jour du mois d'Octobre mil neuf cent cinquante cinq, en double exemplaire, en langue française.

Pour le Gouvernement
Royal de Danemark:

(signé) **Georg Lyngbye Høst.**

Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Danemark.

Pour le Gouvernement de la
République Syrienne:

(signé) **Abdel Baki Nizamoudine.**

Ministre des Travaux Publics et des Communications.

ratifikationsinstrumenterne, som skal finde sted i Damaskus.

Til bekræftelse heraf har undertegnede befuldmægtigede, der er behørigt bemyndiget af deres respektive regeringer, underskrevet nærværende overenskomst og forsynet den med deres segl.

Udfærdiget i Damaskus den tyvende oktober 1955 i to eksemplarer på fransk.

For den kongelige danske regering:

(sign.) **Georg Lyngbye Høst.**

Danmarks overordentlige gesandt og befuldmægtigede minister.

For den syriske republikks regering:

(sign.) **Abdel Baki Nizamoudine.**

Minister for offentlige arbejder og samfærdsel.

ANNEXE

1. Lignes syriennes:

Les entreprises syriennes désignées pourront exploiter des services aériens, dans les deux directions, sur des routes aériennes, partant de points en Syrie, qui, par des points intermédiaires, conduiront en Scandinavie et au delà. Les points intermédiaires et les points d'atterrissage en Scandinavie seront fixés ultérieurement, d'un commun accord entre les Parties Contractantes.

2. Lignes danoises:

Points en Scandinavie — en Allemagne — en Pays-Bas — en Suisse — en Autriche — en Italie — en Grèce — en Turquie — Beyrouth — Points en Syrie — en Irak et/ou Dahrán et/ou points en Iran — et/ou en Egypte et au delà de ces pays dans les deux sens.

Les entreprises désignées par les Parties Contractantes pourront supprimer d'une façon permanente ou temporaire certaines des escales intermédiaires prévues plus haut.

Samtidig med overenskomstens undertegnelse er der udvekslet følgende noter:

TILLÆG

1. Syriske ruter:

De udpegede syriske luftfartselskaber kan drive luftruter i begge retninger på de fra pladser i Syrien udgående strækninger, som via mellemliggende pladser fører til Skandinavien og derudover. De mellemliggende pladser og landingspladserne i Skandinavien skal fastsættes senere ved indbyrdes aftale mellem de kontraherende parter.

2. Danske ruter:

Pladser i Skandinavien — i Tyskland — i Nederlandene — i Schweiz — i Østrig — i Italien — i Grækenland — i Tyrkiet — Beirut — pladser i Syrien — i Irak og/eller Dahrán og/eller pladser i Iran — og/eller i Ægypten og udover disse lande, i begge retninger.

De af de kontraherende parter udpegede luftfartselskaber kan permanent eller midlertidigt undlade at foretage visse af de ovenfor omhandlede mellemlandinger.

Damas, le 20 Octobre 1955.

Excellence,

En me référant à l'Accord signé le 20 Octobre 1955 entre le Danemark et la Syrie, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que, conformément à l'Article 3 de cet Accord, le Gouvernement Danois a désigné Det Danske Luftfartselskab (DDL) pour desservir les routes spécifiées dans la liste 2 annexée à l'Accord.

Sous ce rapport, j'ai l'honneur de confirmer, au nom de mon Gouvernement, l'entente intervenue au cours des négociations, qui ont précédé la signature de l'Accord, sur les points suivants:

- (1) Det Danske Luftfartselskab (DDL) coopérant avec l'AB Aerotransport (ABA) et Det Norske Luftfartselskab (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS) sera autorisé à assurer avec avions, équipages et outillage de l'une ou l'autre ou bien de l'une et l'autre des deux autres lignes aériennes les services qui lui ont été attribués dans l'Accord.
- (2) Dans la mesure où Det Danske Luftfartselskab (DDL) emploie avions, équipages et outillage des deux autres lignes aériennes participant au Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord seront appliquées aux avions, équipages et outillage comme s'ils étaient avions, équipages et outillage de Det Danske Luftfartselskab (DDL) et les Autorités danoises compétentes ainsi que Det

Damaskus, den 20. oktober 1955.

Deres Excellence,

Under henvisning til den under 20. oktober 1955 mellem Danmark og Syrien undertegnede overenskomst har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at den danske regering i overensstemmelse med nævnte overenskomsts artikel 3 har udpeget Det Danske Luftfartselskab (DDL) til at drive de på den til overenskomsten knyttede liste 2 anførte ruter.

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

- 1) Det Danske Luftfartselskab (DDL), der samarbejder med AB Aerotransport (ABA) og Det Norske Luftfartselskab (DNL) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), har tilladelse til at beflyve de i overenskomsten tilståede ruter med luftfartøjer, besætninger og materiel tilhørende det ene eller det andet af de to andre luftfartselskaber eller dem begge.
- 2) I det omfang Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og materiel tilhørende de to andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartselskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer og besætninger og sådant materiel på samme måde, som hvis disse tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente dan-

Danske Luftfartselskab (DDL) doivent endosser à cet égard responsabilité aux termes de l'Accord.

(signé) **Georg Lyngbye Høst.**

Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Danemark.

A Son Excellence
le Ministre des Travaux Publics
et des Communications,
Damas.

Damas, le 20 Octobre 1955.

Excellence,

En me référant à l'Accord signé le 20 Octobre 1955 entre la Syrie et le Danemark, j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que, conformément à l'Article 3 de cet Accord, le Gouvernement Syrien a désigné la Syrian Airways pour desservir les routes spécifiées dans la liste 1 annexée à l'Accord.

Sous ce rapport, j'ai l'honneur de confirmer, au nom de mon Gouvernement, l'entente intervenue au cours des négociations, qui ont précédé la signature de l'Accord, sur les points suivants:

(1) Det Danske Luftfartselskab (DDL) coopérant avec l'AB Aerotransport (ABA) et Det Norske Luftfartselskab (DNL) sous le nom de Scandinavian Airlines System (SAS) sera autorisé à assurer avec avions, équipages et outillage de l'une ou l'autre ou bien de l'une et l'autre des deux autres

ske myndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) skal i så henseende påtage sig det fulde ansvar i henhold til overenskomstens bestemmelser.

(sign.) **Georg Lyngbye Høst.**

Danmarks overordentlige gesandt og befuldmægtigede minister.

Hans Excellence
Ministeren for offentlige arbejder og samfærdsel,
Damaskus.

Damaskus, den 20. oktober 1955.

Deres Excellence,

Under henvisning til den under 20. oktober 1955 mellem Syrien og Danmark undertegnede overenskomst har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at den syriske regering i overensstemmelse med nævnt overenskomsts artikel 3 har udpeget Syrian Airways til at drive de på den til overenskomsten knyttede liste 1 anførte ruter.

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

1) Det Danske Luftfartselskab (DDL), der samarbejder med AB Aerotransport (ABA) og Det Norske Luftfartselskab (DNL) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), har tilladelse til at beflyve de det i overenskomsten tilståede ruter med luftfartøjer, besætninger og materiel

lignes aériennes les services qui lui ont été attribués dans l'Accord.

(2) Dans la mesure où Det Danske Luftfartselskab (DDL) emploie avions, équipages et outillage des deux autres lignes aériennes participant au Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions de l'Accord seront appliquées aux avions, équipages et outillage comme s'ils étaient avions, équipages et outillage de Det Danske Luftfartselskab (DDL) et les Autorités danoises compétentes ainsi que Det Danske Luftfartselskab (DDL) doivent endosser à cet égard responsabilité entière aux termes de l'Accord.

(signé) **Abdel Baki Nizamoudine.**

Ministre des Travaux Publics et des Communications.

A Son Excellence
l'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Danemark,
Damas.

Efter at ratifikationsinstrumenterne den 5. juni 1956 er blevet udvekslet i Damaskus, er overenskomsten i henhold til dens artikel 18 trådt i kraft fra nævnte dato at regne.

Udenrigsministeriet, den 30. juli 1956.

H. C. Hansen.

tilhørende det ene eller det andet af de to andre luftfartselskaber eller dem begge.

2) I det omfang Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og materiel tilhørende de to andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartselskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer og besætninger og sådant materiel på samme måde, som hvis disse tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente danske myndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) skal i så henseende påtage sig det fulde ansvar i henhold til overenskomstens bestemmelser.

(sign.) **Abdel Baki Nizamoudine.**

Minister for offentlige arbejder og samfærdsel.

Hans Excellence
Danmarks overordentlige gesandt og befuldmægtigede minister,
Damaskus.