

**Agreement**  
between the Government of Denmark and  
the Government of Trinidad and Tobago  
Relating to Air Services

The Government of Denmark and the Government of Trinidad and Tobago, hereinafter described as the Contracting Parties,

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,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of promoting air communications between and beyond their respective territories,

Have agreed upon the following:

Article 1

For the purpose of this Agreement:

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

(b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of Denmark, the Ministry of Public Works, and in the case of the Government of Trinidad and Tobago, the Minister responsible for the subject of civil aviation, or in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the above-mentioned authorities;

(c) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;

**Overenskomst**  
mellem Danmarks regering og Trinidad  
og Tobagos regering angående lufttrafik

Danmarks regering og Trinidad og Tobagos regering, herefter benævnt de kontraherende parter,

som er parter i konventionen om international civil luftfart og overenskomsten om transitrettigheder for internationale luftruter, der blev åbnet for undertegnelse i Chicago den syvende december 1944,

og som ønsker at indgå en overenskomst med det formål at fremme luftfartsforbindelserne mellem og ud over deres respektive territorier,

er kommet overens om følgende:

Artikel 1

I nærværende overenskomst skal

a) udtrykket „konventionen“ 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,

b) udtrykket „luftfartsmyndigheder“ for Danmarks regerings vedkommende betyde ministeriet for offentlige arbejder og for Trinidad og Tobagos regerings vedkommende den minister, der er ansvarlig for civile luftfartsanliggender, eller for begge vedkommende enhver person eller ethvert organ, som er bemyndiget til at udøve de funktioner, der for nærværende udøves af de ovennævnte myndigheder,

c) udtrykkene „territorium“, „lufttrafik“, „international lufttrafik“, „luftfartsselskab“ samt „teknisk landing“ have de betydninger, der er tillagt hvert af dem i konventionens artikler 2 og 96.

(d) the term "designated airline" means an airline or airlines which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the specified routes; and

(e) the term "tariff" shall be deemed to include all rates, tolls, fares and charges for transportation, and the conditions of carriage, classifications, rules, regulations, practices and services related thereto.

#### Article 2

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement, for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (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;
- (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 the territory of the other Contracting Party or of a third country.

2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privileges of taking up in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail 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 or more airlines for

d) udtrykket „udpeget luftfartsselskab“ betyde et eller flere luftfartsselskaber, som den ene kontraherende part ved skriftlig meddelelse til den anden kontraherende part i overensstemmelse med nærværende overenskomsts artikel 3 har udpeget til at drive lufttrafik på de angivne ruter, og

e) udtrykket „takst“ anses for at indbefatte alle takster, afgifter, billetpriser og gebyrer for befordring samt de dertil knyttede befordringsvilkår, klassifikationer, regler, forskrifter, praktiske fremgangsmåder og tjenester.

#### Artikel 2

1. Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part de i nærværende overenskomst angivne rettigheder med det formål at etablere regelmæssig international lufttrafik på de i tillægget hertil angivne ruter. Sådant trafik og sådanne ruter er i det efterfølgende benævnt henholdsvis „den aftalte trafik“ og „de angivne ruter“.

De af hver kontraherende part udpegede luftfartsselskaber skal ved udførelsen af den aftalte trafik på en angiven rute nyde følgende rettigheder:

- a) at overflyve den anden kontraherende parts territorium uden landing,
- b) at foretage tekniske landinger på nævnte territorium,
- 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, som kommer fra eller er bestemt for den anden kontraherende parts eller et tredjelandets territorium.

2. Intet i denne artikel skal anses for at give en kontraherende parts luftfartsselskab ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, fragt og post, 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 eller flere luftfarts-

the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

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

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied 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 authorizations 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 the said Contracting Party 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. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement is in force in respect of that service.

#### Article 4

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

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective

selskaber med det formål at drive den aftalte trafik på de angivne ruter.

2. Ved modtagelsen af meddelelse om en sådan udpegelse skal den anden kontraherende part under forbehold af bestemmelserne i denne artikels stk. 3 og 4 ufortøvet give det eller de udpegede luftfartsselskab(er) de behørig driftstilladelser.

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

4. Hver kontraherende part skal være berettiget til at nægte at give de i denne artikels stk. 2 omhandlede driftstilladelser eller til at opstille sådanne betingelser, som det måtte anse for påkrævede for et udpeget luftfartsselskabs udøvelse af de i artikel 2 omhandlede rettigheder, i ethvert tilfælde, hvor nævnte kontraherende part ikke finder det godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med dette luftfartsselskab beror hos den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet, eller hos dens statsborgere.

5. Når et luftfartsselskab er blevet således udpeget og bemyndiget, kan det når som helst påbegynde driften af den aftalte trafik, forudsat at en takst, der er fastsat i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 9, er i kraft for så vidt angår denne trafik.

#### Artikel 4

1. Hver kontraherende part skal være berettiget til at tilbagekalde en driftstilladelse eller til at suspendere et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskabs udøvelse af de i nærværende overenskomsts artikel 2 angivne rettigheder eller til at foreskrive sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for udnyttelsen af disse rettigheder:

- a) i ethvert tilfælde, hvor den ikke finder det godtgjort, at en væsentlig del af ejen-

tive control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

#### Article 5

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

2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.

3. In the event the designated airlines of the Contracting Parties enter into a pooling arrangement in accordance with Chapter XVI of the Convention, either Contracting Party may permit the other Contracting Party to exercise on the specified routes or any part thereof any of the rights exercised by its own designated airline.

4. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as

domsretten til og den effektive kontrol med det pågældende luftfartsselskab beror hos den kontraherende part, der har udpeget luftfartsselskabet, eller hos denne kontraherende parts statsborgere eller

- b) i tilfælde af, at det pågældende luftfartsselskab undlader at efterkomme de love eller bestemmelser, der er udfærdiget af den kontraherende part, som tilstår disse rettigheder, eller
- c) i tilfælde af, at luftfartsselskabet på anden måde undlader at drive virksomheden i overensstemmelse med de i henhold til nærværende overenskomst foreskrevne betingelser.

2. Medmindre øjeblikkelig tilbagekaldelse, suspension eller pålæggelse af de i denne artikels stk. 1 omhandlede betingelser er nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love eller bestemmelser, skal denne ret kun udøves efter drøftelse med den anden kontraherende part.

#### Artikel 5

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

2. Ved driften af den aftalte trafik skal hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab tage hensyn til det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskabs interesser, således at den trafik, som sidstnævnte driver på de samme ruter eller på dele deraf, ikke påvirkes på utilbørlig måde.

3. I tilfælde af, at de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber indtræder i en pool-ordning i overensstemmelse med kapitel XVI i konventionen, kan hver kontraherende part tillade den anden kontraherende part på de angivne ruter eller en hvilken som helst del deraf at udøve alle de rettigheder, som udnyttes af dens eget udpegede luftfartsselskab.

4. Den aftalte trafik, der tilvejebringes af de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber, skal være nøje afpasset efter publikums behov for befordring på de angivne ruter og skal have til hovedformål at

their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements between the country of origin and the countries of destination;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of the services established by airlines of the other Contracting Party; and
- (c) the requirements of through airline operation.

5. The schedules of the services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities at last thirty (30) days before the date of their entry into force.

#### Article 6

1. Aircraft operated on international services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their 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 and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed:

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use

tilvejebringe en kapacitet, som er tilstrækkelig til at tilfredsstille det løbende og det med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, fragt og post kommende fra eller bestemt for territoriet tilhørende den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet. Befordringen af passagerer, fragt og post, der både optages og afsættes på pladser på de angivne ruter på territorier tilhørende andre stater end den, der har udpeget luftfartsselskabet, skal ske i overensstemmelse med de almindelige principper om, at kapaciteten skal være afpasset efter:

- a) trafikbehovet mellem oprindelseslandet og bestemmelseslandene,
- b) trafikbehovet i det område, gennem hvilket luftruten passerer, under hensyntagen til den trafik, der er etableret af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber, samt
- c) gennemgående luftruters behov.

5. Fartplanerne for lufttrafikken skal forelægges luftfartsmyndighederne til godkendelse mindst tredive (30) dage før datoen for deres ikrafttræden.

#### Artikel 6

1. Luftfartøjer, der benyttes i international trafik af det af hver kontraherende part udpegede luftfartsselskab, såvel som deres sædvanlige udstyr, forsyninger af brændstof og smøreolie samt luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i disse luftfartøjer skal ved ankomsten 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. Fritaget for de samme afgifter og skatter med undtagelse af vederlag for ydede tjenester er desuden:

- a) luftfartøjsforråd, der er taget om bord på en kontraherende parts territorium inden for de af nævnte kontraherende parts myndigheder fastsatte grænser til

on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;

- (b) spare parts brought into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airline of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Customs supervision or control.

#### Article 7

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 the customs authorities of such territory. In such case they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

#### Article 8

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

#### Article 9

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, charac-

brug om bord i luftfartøjer, der benyttes i international trafik af den anden kontraherende part,

- b) reservedele, som indføres på den ene kontraherende parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af luftfartøjer, der benyttes i international trafik af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab,
- c) brændstof og smørolie bestemt til forsyning af luftfartøjer, der af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab benyttes i international trafik, selv om disse forsyninger skal anvendes på den del af flyvningen, der foregår over den kontraherende parts territorium, hvor de er taget om bord.

De i ovenstående stk. a), b) og c) omhandlede materialer kan forlanges opbevaret under toldopsyn eller -kontrol.

#### Artikel 7

Det sædvanlige luftfartøjsudstyr såvel som de materialer og forsyninger, som beholdes om bord i luftfartøjer tilhørende den ene kontraherende part, må kun udlosses på den anden kontraherende parts territorium med tilladelse fra dette territoriums toldmyndigheder. I så fald kan de undergives nævnte myndigheders opsyn, indtil de gennemføres eller på anden måde afhændes i overensstemmelse med toldvedtægterne.

#### Artikel 8

Passagerer i transit gennem en kontraherende parts territorium skal kun underkastes en meget forenklet kontrol. Bagage og fragt i direkte transit er fritaget for toldafgifter og andre lignende skatter.

#### Artikel 9

1. De takster, som skal anvendes af en kontraherende parts udpegede 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 driftsomkostnin-

teristics of service, and the tariffs of other airlines for the same routes.

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 with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible be reached through the ratefixing machinery of IATA.

3. The tariffs so agreed as well as the conditions upon which those tariffs depend and the conditions for any auxiliary functions, which are associated with the applications of these tariffs 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 the 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 the provisions of paragraph (2) of this Article, or if during the first 15 days of the 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 try after consultation with any other aeronautical authority whose advice they consider useful 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 Article and on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 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.

ger, rimelig fortjeneste, forhold, som karakteriser driften, og andre luftfartsselskabers takster for de samme ruter.

2. De i denne artikels stk. 1 omhandlede takster skal så vidt muligt aftales mellem begge kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber i samråd med andre luftfartsselskaber, der beflyver hele ruten eller en del deraf, og en sådan aftale skal, såfremt det er muligt, indgås gennem IATA's organ for takstfastsættelse.

3. De således aftalte takster tillige med de vilkår, hvoraf disse takster afhænger, og betingelserne for sådanne øvrige foranstaltninger, som er forbundet med anvendelsen af disse 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 bestemmelserne i denne artikels stk. 2, eller såfremt en kontraherende part i løbet af de første 15 dage af den i denne artikels stk. 3 omhandlede 30-dages periode giver den anden kontraherende part meddelelse om sin utilfredshed med en takst, hvorpå der er opnået enighed i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikels stk. 2, skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder efter konsultation med en anden luftfartsmyndighed, hvis råd de anser for nyttigt, forsøge 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 denne artikels stk. 3, og om fastsættelsen af en takst i henhold til stk. 4, skal tvisten afgøres i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende overenskomsts artikel 16.

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. 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

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party referred to first in this Article.

#### Article 11

Either Contracting Party undertakes to grant the other Party free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure achieved on 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, this agreement shall apply.

#### Article 12

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

#### Article 13

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision 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 by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force

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

Den ene kontraherende parts luftfartsmyndigheder skal efter anmodning tilsende den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder sådanne periodiske eller andre statistiske oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med henblik på en bedømmelse af den transportkapacitet, der af den i denne artikel førstnævnte kontraherende parts udpegede luftfartsselskab indsættes i den aftalte trafik.

#### Artikel 11

Hver kontraherende part forpligter sig til at tilstå den anden part fri overførsel til officiel kurs af den del 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 betalingsystemet mellem de kontraherende parter er underkastet en særlig aftale, skal denne aftale finde anvendelse.

#### Artikel 12

I det nære samarbejdes ånd skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder periodisk rådføre sig med hinanden med henblik på at sikre, at bestemmelserne i nærværende overenskomst og tillæggene dertil gennemføres og overholdes på tilfredsstillende måde.

#### Artikel 13

1. Såfremt en af de kontraherende parter finder det ønskeligt at ændre nogen bestemmelse 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. Alle ændringer, hvorom der således er



when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

2. Modifications to the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

#### Article 14

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

#### Article 15

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 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 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 16

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, 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 Contract-

opnået enighed, træder i kraft, når de er blevet stadfæstet ved en udveksling af diplomatiske noter.

2. Ændringer i tillægget til denne overenskomst kan foretages ved direkte aftale mellem de kontraherende parter kompetente luftfartsmyndigheder.

#### Artikel 14

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

#### Artikel 15

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. I så fald skal overenskomsten ophøre tolv (12) måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre opsigelsen ifølge aftale 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 16

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.

2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at opnå en ordening ved forhandling, kan de enes om at henvise tvisten til afgørelse af en person eller institution, eller tvisten kan efter anmodning af en af de kontraherende parter indbringes for en voldgiftsdomstol bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf én udpeges af hver kontraherende part, og den tredje vælges af de to således udpegede voldgiftsmænd. Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand inden for et tidsrum af tres

ing 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 such case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral body, and shall determine the place where the arbitration shall be held.

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

#### Article 17

Either Contracting Party may by agreement with the other Contracting Party designate a joint aircraft operating agency constituted in accordance with Articles 77 and 79 of the Convention.

#### Article 18

The present Agreement, any amendment to it and any exchange of notes under this Agreement shall be communicated to the International Civil Aviation Organization for registration.

#### Article 19

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

#### Article 20

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

(60) dage fra datoen for den ene kontraherende parts modtagelse af en af den anden part ad diplomatisk vej fremsendt anmodning om tvistens afgørelse ved voldgift, og den tredje voldgiftsmand skal udpeges inden for et yderligere tidsrum af tres (60) dage. Såfremt en af de kontraherende parter unnlader at udpege en voldgiftsmand inden for det angivne tidsrum, eller såfremt den tredje voldgiftsmand ikke er udpeget inden for det angivne tidsrum, 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 fungere som formand for voldgiftsdomstolen, ligesom han skal bestemme stedet, hvor voldgiften skal finde sted.

3. De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver afgørelse truffet i henhold til nærværende artikels stk. 2.

#### Artikel 17

Hver kontraherende part kan efter aftale med den anden kontraherende part udpege et fælles driftsforetagende for luftfartøjer etableret i overensstemmelse med artikel 77 og 79 i konventionen.

#### Artikel 18

Organisationen for international civil luftfart skal, med henblik på registrering, gøres bekendt med nærværende overenskomst, enhver ændring deri samt enhver udveksling af noter i medfør af denne overenskomst.

#### Artikel 19

De afgifter, som en kontraherende part pålægger luftfartøjer tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab for benyttelsen af lufthavne og luftfartshjælpe midler, må ikke være højere end de afgifter, der betales af dens nationale luftfartøjer, som beflyver internationale ruter.

#### Artikel 20

Nærværende overenskomst skal træde i kraft på undertegningsdatoen.

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

Done at Port-of-Spain this 2nd day of November, One Thousand Nine Hundred and Sixty-nine, in duplicate, in the English Language.

For the Government of Denmark  
Mogens Munck

For the Government of  
Trinidad and Tobago  
E. E. Mahabir

Routes to be operated by the designated  
Airline of Trinidad and Tobago:

#### ROUTE SCHEDULE

Trinidad and Tobago  
Barbados  
Windward Islands  
Leeward Islands  
French Antilles  
Portugal  
Spain  
United Kingdom  
France  
Belgium  
Netherlands  
Federal Republic of Germany  
Switzerland  
Scandinavia

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

Any point in the above-mentioned Route List may at the option of the designated airline be omitted on one or all flights.

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

Udfærdiget i to eksemplarer på engelsk i Port-of-Spain den 2. november nitten hundrede og niogtres.

For Danmarks regering  
Mogens Munck

For Trinidad og Tobagos  
regering  
E. E. Mahabir

Ruter, der skal beflyves af det af Trinidad og Tobago udpegede luftfartsselskab:

#### RUTELISTE

Trinidad og Tobago  
Barbados  
Windward-øerne  
Leeward-øerne  
De franske Antiller  
Portugal  
Spanien  
Det forenede Kongerige  
Frankrig  
Belgien  
Nederlandene  
Forbundsrepublikken Tyskland  
Schweiz  
Skandinavien

En kontraherende parts udpegede luftfartsselskab kan lade foretage landinger på pladser uden for den anden kontraherende parts territorium, der ikke indeholdes i dette tillæg, idet sådanne landinger ikke betragtes som udgørende en ændring af tillægget. Det pågældende luftfartsselskab kan imidlertid ikke nyde nogen kommercielle rettigheder mellem sådanne pladser og den anden kontraherende parts territorium.

En hvilken som helst plads i ovennævnte ruteliste kan efter det udpegede luftfartsselskabs valg udelades på én eller samtlige flyvninger.

Routes to be operated by the designated  
Airline of Denmark:

ROUTE SCHEDULE

Scandinavia  
Federal Republic of Germany  
France  
Netherlands  
Belgium  
Switzerland  
Spain  
Portugal  
West Africa  
Antigua  
Barbados  
Trinidad and Tobago  
Colombia  
Panama  
Ecuador  
Peru  
Chile

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

Any point in the above-mentioned Route List may at the option of the designated airline be omitted on one or all flights.

Ruter, der skal beflyves af det af Danmark  
udpegede luftfartsselskab:

RUTELISTE

Skandinavien  
Forbundsrepublikken Tyskland  
Frankrig  
Nederlandene  
Belgien  
Schweiz  
Spanien  
Portugal  
Vestafrika  
Antigua  
Barbados  
Trinidad og Tobago  
Colombia  
Panama  
Ecuador  
Peru  
Chile

En kontraherende parts udpegede luftfartsselskab kan lade foretage landinger på pladser uden for den anden kontraherende parts territorium, der ikke indeholdes i dette tillæg, idet sådanne landinger ikke betragtes som udgørende en ændring af tillægget. Det pågældende luftfartsselskab kan imidlertid ikke nyde nogen kommercielle rettigheder mellem sådanne pladser og den anden kontraherende parts territorium.

En hvilken som helst plads i ovennævnte ruteliste kan efter det udpegede luftfartsselskabs valg udelades på én eller samtlige flyvninger.

## MINISTRY OF PUBLIC UTILITIES

*Port-of-Spain, 2nd November, 1969.*

Your Excellency,

With reference to the Agreement between the Government of Trinidad and Tobago and the Government of Denmark for Air Services, signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of Trinidad and Tobago designate British West Indian Airways to operate the routes specified in the Annex attached to the Agreement.

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

1. Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), co-operating with Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) and AB Aerotransport (ABA) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the routes for which it has been designated under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.
2. In so far as Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration

Yours faithfully,

**E. E. Mahabir**

Minister of Public Utilities

Hon. Minister for Foreign Affairs,  
Ministry for Foreign Affairs,  
Copenhagen,  
Denmark.

## MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ANLÆG

*Port-of-Spain, den 2. november 1969.*

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Trinidad og Tobagos regering og Danmarks regering har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at Trinidad og Tobagos regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3 udpeger British West Indian Airways 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 A/S (DDL), der samarbejder med Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) og AB Aerotransport (ABA) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan beflyve de ruter, som det i medfør af overenskomsten er blevet udpeget til, med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende det ene af eller begge de to andre luftfartsselskaber.
2. I det omfang Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartsselskaber, 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 A/S (DDL) påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til overenskomsten.

Jeg benytter denne lejlighed til over for Deres Excellence at forny forsikringerne om min mest udmærkede højagtelse.

Deres ærbødige

**E. E. Mahabir**

Minister for offentlige anlegg

Udenrigsministeren,  
Udenrigsministeriet,  
København,  
Danmark.

## MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS

2nd November, 1969.

Your Excellency,

With reference to the Agreement between the Government of Denmark and the Government of Trinidad and Tobago for Air Services, signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of Denmark designate Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) to operate the routes specified in the Annex attached to the Agreement.

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

1. Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) co-operating with Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) and AB Aerotransport (ABA) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS) may operate the routes for which it has been designated under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.
2. In so far as Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) employ aircraft, crews and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement shall apply to such aircraft, crews and equipment as though they were the aircraft, crews and equipment of Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefor.

I avail myself of this opportunity to renew to Your Excellency the assurances of my highest consideration.

Poul Hartling

The Honourable E. E. Mahabir,  
Minister of Public Utilities,  
Port-of-Spain.

## UDENRIGSMINISTERIET

Den 2. november 1969.

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Danmarks regering og Trinidad og Tobagos regering har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at Danmarks regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3 udpeger Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) til at 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 A/S (DDL), der samarbejder med Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) og AB Aerotransport (ABA) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan beflyve de ruter, som det i medfør af overenskomsten er blevet udpeget til, med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende det ene af eller begge de to andre luftfartsselskaber.
2. I det omfang Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartsselskaber, 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 A/S (DDL) påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til overenskomsten.

Jeg benytter denne lejlighed til over for Deres Excellence at forny forsikringerne om min mest udmærkede højagtelse.

Poul Hartling

Hr. E. E. Mahabir,  
Minister for offentlige anlæg,  
Port-of-Spain.

Udenrigsministeriet, den 5. februar 1970.

Poul Hartling.