

**BKI nr 84 af 03/09/1969 Gældende**

Offentliggørelsesdato: 23-10-1969

Udenrigsministeriet

**Den fulde tekst**

## **Bekendtgørelse af luftfartsoverenskomst af 24. maj 1967 med Afghanistan.**

Den 24. maj 1967 er der i Kabul undertegnet følgende luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Afghanistan (den persiske tekst er udeladt):

### OVERENSKOMST

mellem Kongeriget Danmarks regering og Kongeriget Afghanistans regering vedrørende luftruter.

Kongeriget Danmarks regering og Kongeriget Afghanistans regering, i det følgende benævnt de kontraherende parter,

som er kontraherende parter i konventionen om international civil luftfart og overenskomsten om transitrettigheder for internationale luftruter, der begge blev undertegnet i Chicago den 7. december 1944, og hvis bestemmelser er bindende for begge parter,

og som nærer ønske om at afslutte en overenskomst med henblik på driften af luftruter mellem og udover deres respektive territorier,

er kommet overens om følgende:

#### Artikel I.

Hver af de kontraherende parter indrømmer den anden kontraherende part ret til at drive de i tillægget til nærværende overenskomst angivne luftruter (i det følgende betegnet som de »angivne luftruter«) på de i nævnte tillæg angivne strækninger (i det følgende betegnet som de »angivne strækninger«).

#### Artikel II.

- (A) Hver af de angivne luftruter kan åbnes straks eller på et senere tidspunkt efter bestemmelse af den kontraherende part, hvem rettighederne i henhold til nærværende overenskomst er tilstået, på betingelse af, at:

1. den kontraherende part, hvem rettighederne er tilstået, har udpeget et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber (i det følgende betegnet som et »udpeget luftfartsselskab«) til at beflyve de angivne strækninger;

2. den kontraherende part, som tilstår rettighederne, har givet luftfartsselskabet den fornødne driftstilladelse, hvilket den skal gøre med mindst muligt opsættelse, forudsat at luftfartsselskabet har, hvis det opfordres dertil, opfyldt de i nærværende artikels stk. (B) fastsatte krav.

- (B) Det kan pålægges det udpegede luftfartsselskab over for luftfartsmyndighederne i den kontraherende stat, som tilstår rettighederne, at godtgøre, at det er i stand til at opfylde de krav, der stilles i henhold til de love og bestemmelser, som af disse myndigheder normalt finder anvendelse på internationale luftruters drift.
- (C) Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser og certifikater, som er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende part, og som stadigvæk er i kraft, skal for så vidt angår driften af de i tillægget angivne ruter og strækninger anerkendes som gyldige af den anden kontraherende part. Hver af de kontraherende parter forbeholder sig dog ret til, for så vidt angår flyvning over dens eget territorium, at nægte at anerkende duelighedsbeviser og certifikater, som er udfærdiget for dens egne statsborgere af en anden stat.
- (D) Den ene kontraherende parts love, bestemmelser og instruktioner vedrørende ankomst til eller afgang fra dens territorium af luftfartøjer, anvendt i international trafik, eller vedrørende driften af sådanne luftfartøjer, medens de befinder sig inden for dens territorium, finder anvendelse på luftfartøjer, tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab.
- (E) Hver af de kontraherende parts love, bestemmelser og instruktioner vedrørende ankomst til, ophold i eller afgang fra dens territorium af passagerer, besætning eller ladning om bord i luftfartøjer (såsom bestemmelser angående indrejse, klarering, indvandring, pas, told og karantæne) finder anvendelse såvel på passagererne, besætningen og afsenderne af luftfragt som på dissesrepræsentanter.

#### Artikel III.

De af hver kontraherende part udpegede luftfartsselskaber skal, så længe de driver de angivne luftruter, have ret til:

1. at overflyve den anden kontraherende parts territorium;
2. at foretage teknisk mellemlanding på nævnte territorium og
3. med forbehold af bestemmelserne i afsnit III i tillægget til nærværende overenskomst at foretage landing på nævnte territorium på de i

ovennævnte tillæg angivne pladser med det formål at afsætte og optage passagerer, ladning og post i international trafik.

#### Artikel IV.

- (A) Taksterne skal fastsættes på et rimeligt niveau, idet der tages tilbørligt hensyn til alle i betragtning kommende faktorer, herunder omkostninger ved ruternes økonomiske drift, rimelig fortjeneste og forskelligheder i ruternes karakter.
- (B) De takster for trafik, som udføres i henhold til nærværende overenskomst til eller fra den anden kontraherende parts territorium af hver af de kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber, skal i første instans aftales mellem de af de to kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber og skal fastsættes under hensyntagen til de i så henseende af Den internationale Sammenslutning af Luftfartsselskaber vedtagne takster. Alle således aftalte takster skal godkendes af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder.

#### Artikel V.

For at forebygge diskriminerende forholdsregler og for at sikre en lige behandling er de kontraherende parter enige om følgende:

- (A) De afgifter for benyttelsen af lufthavne og andre hjælpemidler, som den ene af de kontraherende parter kan pålægge eller tillade, at der pålægges det eller de af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskab(er), må ikke være højere end dem, der af dens egne i tilsvarende international trafik anvendte luftfartøjer betales for benyttelsen af sådanne lufthavne og hjælpemidler, eller luftfartøjer tilhørende den mestbegunstigede tredje stat.
- (B) Brændstof, smøreolie, reservedele, sædvanligt udstyr og forråd, som indføres til eller tages om bord i luftfartøjer på den ene kontraherende parts territorium af de af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskaber eller på disses vegne, og som udelukkende er bestemt til brug for de således udpegede luftfartsselskabers luftfartøjer, skal med hensyn til toldafgifter, undersøgelsesafgifter og andre afgifter, som pålægges af førstnævnte kontraherende part, indrømmes en behandling, der ikke er mindre gunstig end den, som tilstås dens egne luftfartsselskaber, der driver lignende internationale ruter, eller en mestbegünstiget stats luftfartsselskab.
- (C) De en kontraherende part tilhørende luftfartøjer, som benyttes til drift på de angivne luftruter, samt forsyninger af brændstof, smøreolie, reservedele, sædvanligt udstyr og forråd, som forefindes om bord i sådanne luftfartøjer, skal ved ankomst til eller afgang fra den anden kontraherende parts territorium være fritaget for toldafgifter, undersøgelsesafgifter eller lignende afgifter eller gebyrer, selv om sådanne forsyninger benyttes af sådanne luftfartøjer under flyvning inden for dette territorium.
- (D) Således undtagne varer må kun losses med samtykke af den anden kontraherende parts toldmyndigheder. Varer, som skal reeksporteres, skal holdes under toldopsyn, indtil reeksporten finder sted.

#### Artikel VI

Hver af de kontraherende parter forbeholder sig ret til at nægte eller tilbagekalde en driftstilladelse i tilfælde, hvor den ikke finder det godt gjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med luftfartsselskaberne indehaves af den anden kontraherende parts statsborgere, eller i tilfælde af, at et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab undlader at efterkomme de love og bestemmelser, der er fastsat af den førstnævnte kontraherende part ved udførelse af trafik over dens territorium som beskrevet i artikel II (D) og (E), eller undlader at opfylde sine forpligtelser i henhold til nærværende overenskomst og dennes tillæg. Et sådant skridt må først tages efter stedfunden drøftelse mellem de kontraherende parter. I tilfælde af, at den ene kontraherende part træffer forholdsregler i medfør af nærværende artikel, må den anden parts rettigheder i henhold til artikel IX ikke præjudiceres.

#### Artikel VII.

- (A) I det nære samarbejdes ånd vil de to kontraherende parters luftfartsmyndigheder regelmæssigt rådføre sig med hinanden med henblik på at sikre, at de i nærværende overenskomst opstillede principper efterkommes, og at dens bestemmelser udføres.
- (B) Hver af de kontraherende parter kan til enhver tid anmode den anden part om en drøftelse med henblik på at foretage sådanne ændringer nærværende overenskomst, som den måtte anse for ønskelige.

En sådan drøftelse skal påbegyndes inden for et tidsrum af 60 dage fra datoen for anmodningens fremsættelse. Enhver ændring af nærværende overenskomst, der måtte blive aftalt som resultat af sådan drøftelse, træder i kraft, når den er blevet bekræftet ved udveksling af noter ad diplomatisk vej.

- (C) Ændringer, som foretages af en af de kontraherende parter vedrørende de angivne strækninger, skal, med undtagelse af dem, som vedrører de pladser, der af de udpegede luftfartsselskaber beflyves på den anden kontraherende parts territorium, ikke betragtes som ændring af nærværende overenskomst. Hver af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder kan derfor ensidigt foretage sådanne ændringer, dog under forudsætning af, at der uophødeligt gives den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder meddelelse herom.

#### Artikel VIII.

Hver af de kontraherende parter kan til enhver tid over for den anden tilkendegive, om den ønsker at bringe nærværende overenskomst til ophør. En sådan opsigelse skal samtidig meddeles Organisationen for international civil luftfart. Når en sådan opsigelse er foretaget, bringes nærværende overenskomst til ophør tolv måneder efter datoen for den anden kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre opsigelsen efter aftale tilbagekaldes inden nævnte periodes udløb. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen af opsigelsen, anses denne som modtaget 14 dage efter, at Organisationen for international civil luftfart har modtaget den.

#### Artikel IX.

- (A) Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende overenskomst eller dens tillæg, skal de kontraherende parter i første instans søge at bilægge den ved indbyrdes forhandling.
- (B) Hvis det ikke ved forhandling lykkes de kontraherende parter at opnå en ordning, kan tvisten efter anmodning af en af de kontraherende parter indbringes til afgørelse ved en voldgiftsdomstol, bestående af tre voldgiftsmænd, hvoraf hver af de kontraherende

parter udpeger en, og den tredje vælges i forening af de således udpegede voldgiftsmænd, idet det er en forudsætning, at denne tredje voldgiftsmand ikke er statsborger i noget af de kontraherende parter land, Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand inden for et tidsrum af 60 dage fra datoen for den ene kontraherende parts modtagelse af en af den anden part af ad diplomatisk vej fremsat anmodning om tvistens afgørelse ved voldgift, og den tredje voldgiftsmand skal udpegedes i forening inden for et yderligere tidsrum af 60 dage. Såfremt en af de kontraherende parter undlader at udpege sin voldgiftsmand inden for tidsrummet af 60 dage, eller såfremt den tredje voldgiftsmand ikke er udpeget inden for det angivne tidsrum, kan hver af de kontraherende parter forelægge tvisten til afgørelse ved enhver kompetent domstol, oprettet under Organisationen for international civil luftfart, eller, i mangel af sådan domstol, for Den internationale Domstol.

- (C) De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver i henhold til nærværende artikels stk. (B) afsagt kendelse.

#### Artikel X.

I tilfælde af, at der afsluttes en multilateral konvention eller overenskomst vedrørende luftfart, som tiltrædes af begge kontraherende parter, skal nærværende overenskomst ændres således, at den bringes i overensstemmelse med bestemmelserne i sådan konvention eller overenskomst.

#### Artikel XI.

Overførsel af midler, som er indtjent af de af de kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber, skal foretages i overensstemmelse med de i de respektive stater gældende valutabestemmelser. De kontraherende parter skal så vidt muligt lette overførslen af sådanne midler.

#### Artikel XII.

I nærværende overenskomst gælder følgende:

- (A) Udtrykkene »lufrute«, »international lufrute« og »luftfartsselskab« har de i konventionen angivne betydninger.
- (B) Udtrykket »territorium« i forbindelse med en kontraherende part betyder de landområder med tilhørende territoriale farvande, der står under den pågældende kontraherende parts herredømme.
- (C) Udtrykket »luftfartsmyndigheder« betyder for Danmarks vedkommende direktøren i luftfartsdirektoratet og for Afghanistans vedkommende præsidenten for den afghanske luftfartsmyndighed, og i begge tilfælde enhver person eller ethvert organ, der bemyndiges til at udføre de funktioner, som for nærværende udøves af ovennævnte myndigheder.
- (D) Udtrykket »udpeget luftfartsselskab« betyder et luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, der er udpeget af en kontraherende part over for den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder i overensstemmelse med nærværende overenskomsts artikel II.

#### Artikel XIII.

- (A) Tillægget til nærværende overenskomst anses som værende en del af overenskomsten, og alle henvisninger til »overenskomsten« omfatter, medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, henvisninger til tillægget.
- (B) Nærværende overenskomst træder i kraft, så snart den er blevet ratificeret eller bekræftet i overensstemmelse med de kontraherende parter forfatningsmæssige bestemmelser, og dette er blevet bekræftet ad diplomatisk vej.

Til bekræftelse heraf har de kontraherende parter repræsentanter, som af deres respektive regeringer er behørigt bemyndigede dertil, underskrevet nærværende overenskomst.

*Udfærdiget i Kabul i dag, den 2. Djausa i året 1346 ifølge Hijri*

Shamsis tidsregning, svarende til den 24. maj 1967 ifølge den

kristne tidsregning, i to eksemplarer på dansk, persisk og engelsk, hvilke tekster har lige gyldighed. I tilfælde af tvist skal den engelske tekst være afgørende.

#### **Fr. de Jonquiers**

For Kongerigaet Danmarks regering

#### **Sultan Mahmud Ghazi**

For Kongeriget Afghanistan's regering

**Officielle noter**

Ingen