

AIR SERVICES AGREEMENT  
 BETWEEN THE  
 GOVERNMENT OF THE KINGDOM  
 OF DENMARK  
 AND THE  
 GOVERNMENT OF THE  
 REPUBLIC OF LIBERIA  
 FOR THE ESTABLISHMENT  
 -- OF AIR SERVICES  
 BETWEEN AND BEYOND THEIR  
 RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of Liberia, hereinafter referred to as the Contracting Parties, being parties to the Convention on International Civil Aviation and the International Air Service Transit Agreement opened for signature at Chicago on the Seventh day of December, 1944, and desiring to enter into an Agreement for the operation of Air Services between and beyond their respective territories, have agreed as follows:

Article I

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

(1) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Kingdom of Denmark, the Ministry of Public Works, and in the case of the Republic of Liberia, the Ministry of Commerce, Industry & Transportation, or in both cases any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said authorities.

(2) The term "Air Services", "International Air Services", "Airline", and "Stop for non-traffic purposes", have the meanings specified respectively in Article 96 of the Convention.

(3) The term "Capacity" *in* relation to an aircraft means the load of that aircraft available on a route or section of a route; and the term "capacity" *in* relation to a specified air service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

LUFF FARTSOVERENSKOMST  
 MELLEM  
 KONGERIGET DANMARKS REGERING  
 OG  
 REPUBLIKKEN LIBERIAS REGERING  
 OM OPRETIELSE AF LUFITRAFIK  
 MELLEM OG UDOVER DERES  
 RESPEKTIVE TERRITORIER

Kongeriget Danmarks regering og Republikken Liberias regering, herefter benævnt de kontraherende parter, som er parter i konventionen om international luftfart og overenskomsten om transitrettigheder for internationale luftruter, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944 og som ønsker at indgå en overenskomst om udøvelse af lufttrafik mellem og udover deres respektive territorier, er blevet enige om følgende:

Artikel I

I denne overenskomst skal, medmindre andet følger af sammenhængen,

1) udtrykket »luftfartsmyndigheder« for Kongeriget Danmarks vedkommende betyde ministeriet for offentlige arbejder, og for Republikken Liberias vedkommende ministeriet for handel, industri og transport, eller i begge tilfælde enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udøve de funktioner, der varetages af de nævnte myndigheder.

2) udtrykket »lufttrafik«, »international lufttrafik«, »luftfartsselskab« samt »teknisk landing« have de betydninger, som er angivet for hvert af dem i konventionens artikel 96.

3) udtrykket »kapacitet« i forbindelse med et luftfartøj betyde den last, der tages af det luftfartøj, som er til rådighed på en rute eller en del af en rute; og udtrykket »kapacitet« i forbindelse med en nærmere angivet lufttrafik betyde kapaciteten af det luftfartøj, som anvendes for den nævnte lufttrafik, multipliceret med den hyppighed, hvormed et sådant luftfartøj beflyver en rute eller en del af en

(4) 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 and 94 thereof.

(5) The term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated in writing to the other Contracting Party, in accordance with Article II of this Agreement.

(6) The term "prohibited area" means the area and the air space above that area over or through which any prohibition to the flying of an aircraft of any description may be imposed by the Party concerned in accordance with Article 9 of the Convention on International Civil Aviation.

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

(8) The term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article XII, paragraph (3) of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except otherwise provided.

(9) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary service, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

## Article II

(I) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating by virtue of the present Agreement air services on the routes specified in the appropriate section of the Annex to the present Agreement (hereinafter referred to as the agreed routes). On receipt of the designation of an airline, that other Contracting Party shall, subject to the provision of paragraph (2) of this Article and of Article X of

rute i en given periode.

4) udtrykket »konventionen« betyde konventionen om international civil luftfart, åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944, og indbefatte ethvert tillæg vedtaget i henhold til dennes artikler 90 og 94.

5) udtrykket »udpeget luftfartsselskab« betyde et luftfartsselskab, som en kontraherende part har udpeget skriftlig over for den anden kontraherende part i overensstemmelse med artikel II i denne overenskomst.

6) udtrykket »forbudt område« betyde området og luftrummet over dette område over eller gennem hvilket ethvert forbud mod flyvning med et luftfartøj af enhver art er pålagt af den pågældende part i overensstemmelse med artikel 9 i konventionen om international civil luftfart.

7) udtrykket »territorium « i forbindelse med en kontraherende part betyde landområder og tilstødende territorialfarvande under den pågældende kontraherende parts suverænitæt, overhøjhed, beskyttelse eller formynderskab.

8) udtrykket »tillæg« betyde tillægget til denne overenskomst eller som ændret i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel XII, stk. 3) i denne overenskomst. Tillægget udgør en integrerende del af denne overenskomst og alle henvisninger til overenskomsten skal indbefatte henvisninger til tillægget, hvis ikke andet er forudsat.

9) udtrykket »takst« betyde de priser, som skal betales for befordring af passagerer, baggage og fragt og betingelserne for disse prisers anvendelse, herunder priser og betingelser for agentur og andre bydelser, men ikke betaling eller vilkår for befordring af post.

## Artikel II

I) Hver kontraherende part har ret til skriftligt overfor den anden kontraherende part at udpege et luftfartsselskab til i henhold til denne overenskomst at drive lufttrafik på ruter nærmere angivet i den pågældende del af tillægget til denne overenskomst (herefter betegnet som de aftalte ruter). Ved modtagelsen af meddelelse om udpegelsen af et luftfartsselskab skal den anden kontraherende part under hensyntagen til bestemmelserne i denne artikels stk. 2) og i denne over-

this Agreement, without delay grant to that Airline the appropriate operating authorization.

(2) Before granting the authorization referred to in paragraph (I) of this Article, 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 this Agreement and the conditions prescribed under the laws and regulations which they normally apply in respect to the operation of International Airline Services.

(3) At any time after the provisions of paragraph (I) of this Article have been complied with, an airline as designated and authorized may begin to operate the agreed services.

(4) The operation of the air services in the areas declared as prohibited areas by a Contracting Party shall be subject to the approval of the Contracting Party.

(5) Certificates of airworthiness, certificates of competency, crew qualifications and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force in accordance with the Convention, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services specified in the Annex. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the night over its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own national(s) by the other Contracting Party.

(6) The laws, rules, regulations and instructions of one Contracting Party, especially those relating to the entry into or departure from its territory of passengers, crew, cargo or aircraft engaged in international air navigation (such as regulations relating to entry, exit, immigration, passports, customs and quarantine) shall be applicable to the passengers, crew, cargo and aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while within the territory of the former Contracting Party.

(7) Passengers in transit across the territory of a Contracting Party shall be subject to a simplified form of customs and immigration control. Baggage and freight shall be exempt from customs duties, inspection fees

enskomsts artikel X straks give dette luftfartsselskab den fornødne driftstilladelse.

2) Forinden den tilladelse, der er nævnt i denne artikels stk. I), udstedes, kan den ene kontraherende parts luftfartsmyndigheder kræve, at et af den anden kontraherende part udpeget luftfartsselskab overfor dem godtgør, at det er i stand til at opfylde denne overenskomst og de krav, der er foreskrevet i de love og bestemmelser, som de normalt anvender for så vidt angår driften af international lufttrafik.

3) Når som helst, efter at bestemmelserne i denne artikels stk. I) er blevet opfyldt, kan et således udpeget og godkendt luftfartsselskab påbegynde driften af den aftalte trafik.

4) Driften af lufttrafikken i områder, som af en kontraherende part er erklæret at være forbudte områder, skal være godkendt af den kontraherende part.

5) Luftdygtighedsbeviser, duelighedsbeviser, besætningskvalifikationer og certifikater, som er udstedt eller gjort gyldige af den ene kontraherende part og stadigvæk gældende i overensstemmelse med konventionen, skal, for så vidt angår driften af de ruter og den trafik, som er nærmere angivet i tillægget, anerkendes som gyldige af den anden kontraherende part. Hver kontraherende part forbeholder sig dog ret til, for så vidt angår flyvning over dens eget territorium, at nægte at anerkende duelighedsbeviser og certifikater, som er udfærdiget for dens egne statsborgere af den anden kontraherende part.

6) Den ene kontraherende parts love, regler, bestemmelser og instruktioner, især dem, der vedrører adgang til eller afgang fra dens territorium af passagerer, besætning, last eller fartøjer anvendt i international lufttrafik (f.eks. bestemmelser angående indrejse, udrejse, indvandring, pas, told og karantæne) finder anvendelse på passagerer, besætning, fragt og luftfartøjer tilhørende den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab under ophold indenfor den førstnævnte kontraherende parts territorium.

7) Passagerer i transit via en kontraherende parts territorium skal være undergivet en forenklet form for toldbehandling og immigrationskontrol. Bagage og fragt skal være fritaget for toldafgifter, undersøgelsesgebyrer

and other national duties and charges if in direct transit.

### Article III

(I) There shall be fair and equal opportunity for the designated 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 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) The agreed services provided by the designated airlines of both Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provisions, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably expected requirements for the carriage of passengers, cargo and mail coming from or destined for the territory of the other Contracting Party designating the airline. The right of the designated airline of each Contracting Party, while operating the said services, to take up or set down, at the points described in the Annex and situated in the territory of the other Contracting Party, international traffic destined for or coming from third countries shall be exercised in conformity with the general principles of orderly development to which the Contracting Parties subscribe and subject to the condition that capacity should be related:

- (a) to the requirements of traffic destined for or coming from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) to the traffic requirements of the area through which the airline passes, local and regional services being taken into account; and
- (c) to the requirements of through airline operation.

### Article IV

For the purpose of operating international

og andre nationale afgifter og gebyrer, når der er tale om direkte transit.

### Artikel III

1) Der skal være rimelig og lige adgang for begge kontraherende parters udpegede 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 den anden kontraherende parts luftfartsselskabs interesser, således at den trafik, som den sidstnævnte udfører på hele eller en del af de samme ruter ikke påvirkes på utilbørlig måde.

3) Den aftalte trafik, der udføres af begge kontraherende parters udpegede luftfartsselskaber skal være nøje afpasset efter publikums behov for befordring på de angivne ruter og skal have som sit primære formål at tilvejebringe, med en rimelig lastefaktor, en kapacitet, der er tilstrækkelig for de løbende og med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, fragt og post kommende fra eller bestemt for territoriet, tilhørende den kontraherende part, der har udpeget luftfartsselskabet. Det af hver kontraherende part udpegede luftfartsselskabs ret til under udførelse af den nævnte trafik at optage eller afsætte på pladser, som er nævnt i tillægget og beliggende på den anden kontraherende parts territorium, international trafik bestemt for eller kommende fra tredielande, skal udføres i overensstemmelse med de af de kontraherende parter anerkendte almindelige principper for planmæssig udvikling og være undergivet det vilkår, at kapaciteten bør stå i forhold:

- a) til behovet for trafik bestemt for eller kommende fra territoriet tilhørende den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet
- b) til trafikbehovet for det område gennem hvilket luftruten passerer under hensyntagen til lokal og regional trafik, og
- c) til gennemgående luftruters behov.

### Artikel IV

Hver kontraherende part tilstår den anden

air services by the designated airline, each Contracting Party grants to the other Contracting Party 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 point(s) specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

#### Article V

(1) The designated airlines shall communicate to the aeronautical authorities of both Contracting Parties not later than thirty days prior to the inauguration of air services on the routes specified in the Annex to this Agreement, the type of service(s), the type of aircraft to be used, and the flight schedules. This shall likewise apply to later changes.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statistical data of the designated airline as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

#### Article VI

(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 and the tariffs of other airlines.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines, after consultation

kontraherende part de følgende rettigheder med det formål at udføre international lufttrafik med det udpegede luftfartsselskab:

- a) at overflyve den anden kontraherende parts territorium uden landing.
- b) at foretage tekniske landinger på nævnte territorium.
- c) at foretage landinger på det nævnte territorium på de(n) plads(er), der er nærmere angivet for den rute i denne overenskomsts tillæg, med det formål at afsætte og optage passagerer, fragt og post i international trafik.

#### Artikel V

De udpegede luftfartsselskaber skal senest tredive dage før påbegyndelsen af lufttrafik på de i denne overenskomsts tillæg nærmere angivne ruter sende begge kontraherende parts luftfartsmyndigheder meddelelse om trafiktypen(-erne), typen af luftfartstøj, der vil blive anvendt samt fartplanerne. Dette skal ligeledes gælde med hensyn til senere ændringer.

2) Hver kontraherende parts luftfartsmyndigheder skal til den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder på opfordring meddele de periodiske eller andre statistiske data fra det udpegede luftfartsselskab, som med rimelighed kan forlanges med henblik på at bedømme den kapacitet, der af den førstnævnte kontraherende parts udpegede luftfartsselskab er stillet til rådighed på de i denne overenskomsts tillæg nærmere angivne ruter. Sådanne data skal omfatte alle oplysninger, der er nødvendige for beregning af den befordrede trafikmængde samt udgangspunkter og bestemmelsessteder for sådan trafik.

#### Artikel VI

De takster, som skal anvendes af en kontraherende parts udpegede luftfartsselskab for befordring til og fra den anden kontraherende parts territorium skal være fastsat på et rimeligt niveau under behørig hensyntagen til alle i betragtning kommende faktorer, herunder driftsomkostninger, rimelig fortjeneste og andre luftfartsselskabers takster.

2) De takster, der er henvist til i denne artikels stk. 1) skal så vidt muligt aftales mellem de udpegede luftfartsselskaber efter sam-

with the other airlines operating over the whole or part of the route and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.

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

(4) This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within sixty days from the date of submission, in accordance with paragraph (3) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (3) of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than sixty days.

(5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph (2) of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph (4) of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other state whose advice they consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(6) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

#### Article VII

Each airline designated by either Contracting Party may establish and maintain its Agency and employ its personnel for its business transaction at the airport and city of the territory of the other Contracting Party.

råd med de andre luftfartsselskaber, som beflyver hele ruten eller en del deraf, og en sådan aftale skal, når dette er muligt, etableres ved hjælp af Den internationale Lufttransportkommunikationsprocedure for udarbejdelse af takster.

3) De således aftalte takster skal forelægges de kontraherende parters luftfartsmyndigheder til godkendelse mindst halvfems dage før deres foreslåede ikrafttrædelsesdato. I særlige tilfælde kan denne periode forkortes, forudsat at de nævnte myndigheder samtykker heri.

4) Denne godkendelse kan gives udtrykkeligt. Hvis ingen af luftfartsmyndighederne har udtrykt misbilligelse inden tres dage fra forelæggelsesdatoen i overensstemmelse med denne artikels stk. 3) skal disse takster betragtes som godkendte. I tilfælde af at forelæggelsesperioden forkortes, som omtalt i denne artikels stk. 3), kan luftfartsmyndighederne aftale, at den periode i hvilken misbilligelse skal meddeles, skal være mindre end tres dage.

5) Hvis en takst ikke kan blive aftalt i overensstemmelse med denne artikels stk. 2), eller hvis en luftfartsmyndighed i løbet af den periode, som gælder i henhold til denne artikels stk. 4), giver den anden luftfartsmyndighed meddelelse om sin misbilligelse af en takst, som er aftalt i overensstemmelse med denne artikels stk. 2), skal de kontraherende parters luftfartsmyndigheder efter samråd med luftfartsmyndighederne i enhver anden stat, hvis råd de betragter som nyttigt, bestrebe sig på at fastsætte taksten ved indbyrdes aftale.

6) De i henhold til bestemmelserne i denne artikel fastsatte takster skal forblive i kraft indtil en ny takst er blevet fastsat. En takst skal dog ikke i medfør af dette stykke forblive i kraft i mere end tolv måneder udover den dato, da den ellers ville være udløbet.

#### Artikel VII

Hvert luftfartsselskab, som er udpeget af en kontraherende part, må oprette og opretholde sit agentur og ansætte sit personale til sine forretningshandlinger i lufthavnen og byen på den anden kontraherende parts territorium.

## Article VIII

(1) Aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, flying across the territory of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges levied on the occasion of importation, exportation, or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the territory of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, aircraft stores, spare parts and regular equipment, temporarily brought into the territory of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the territory of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international air services, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph (1) of this Article, as well as from any other special consumption charges.

(4) No duties or other charges shall be imposed on goods mentioned in paragraphs (1) to (3) of this Article and there shall be no economic prohibitions or restrictions on these goods.

(5) The goods so exempted shall be unloaded under customs supervision of the other Contracting Party, and shall be kept under such supervision until required for use of the aircraft of the designated airline or reexportation.

## Article IX

Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of transfer at the official rate of ex-

## Artikel VIII

1) Luftfartøjer, der benyttes af det af hver kontraherende part udpegede luftfartsselskab, og som ankommer til og igen afgår fra eller overflyver den anden kontraherende parts territorium, såvel som brændstof, smøreolie, reservedele, sædvanligt udstyr og luftfartøjsforråd om bord i sådanne luftfartøjer skal være fritaget for told og andre afgifter, der opkræves ved import, eksport eller transit af varer. Dette skal også gælde for varer om bord i luftfartøjer, som forbruges under flyvningen over sidstnævnte kontraherende parts territorium.

2) Brændstof, smøreolie, luftfartøjsforråd, reservedele samt sædvanligt udstyr, der midlertidigt er indført på en kontraherende parts territorium for der straks eller efter opmagasinering at blive anbragt i eller på anden måde taget om bord i det af den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskabs luftfartøj eller for på anden måde at blive genudført fra den førstnævnte kontraherende parts territorium, skal være fritaget for de toldafgifter og andre afgifter, som er nævnt i denne artikels stk. 1.

3) Brændstof og smøreolie, som er taget om bord i det af en af de kontraherende parter udpegede luftfartsselskabs luftfartøj på den anden kontraherende parts territorium, og som anvendes i international lufttrafik, skal være fritaget for de toldafgifter og andre afgifter, som er nævnt i denne artikels stk. 1), såvel som for alle andre specielle forbrugsafgifter.

4) Der skal ikke lægges told og andre afgifter på varer, som er nævnt i denne artikels stk. 1) - 3), og disse varer skal ikke omfattes af økonomiske forbud eller restriktioner.

5) De varer, der er fritaget på denne måde, skal losses under den anden kontraherende parts toldopsyn, og skal holdes under sådant opsyn indtil de udkræves til brug for det udpegede luftfartsselskabs luftfartøj eller til genudførsel.

## Artikel IX

Hver kontraherende part tilstår den anden kontraherende part udpegede luftfartsselskab ret til overførsel til den officielle kurs af

change of the excess of receipts over expenditure earned by the airline in its territory in connection with the carriage of passengers, mail and cargo subject to prevailing regulations in the territory of each Contracting Party. Whenever the payments system between the Contracting Parties is governed by a special agreement, this agreement shall apply in place of the provisions of this Article.

#### Article X

Each Contracting Party shall have the right after consultation with the other Contracting Party to refuse to accept the designation of an airline, to withhold, revoke, or impose appropriate conditions as it may deem necessary with respect to an operating permission, in case it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the other Contracting Party, or its nationals or in the case of failure by the designated airline of the other Contracting Party to comply with the laws and regulations of the former Contracting Party. In the event of action by the other Contracting Party under this Article the rights of the other Contracting Party under Article XIV shall not be prejudiced.

#### Article XI

(1) Each Contracting Party undertakes to offer assistance in its territory to a distressed aircraft of the other Contracting Party, used for the exploitation of specified air services; said assistance shall be in the same manner as though it were concerning its own aircraft operating similar international services.

(2) In case an accident occurs to such an aircraft causing death or injury to person(s) or serious damage to aircraft or property the Contracting Party in whose territory the accident occurs shall investigate into the circumstances of the accident. The Contracting Party to whom the aircraft is related shall be authorized to send observers who shall assist in the investigation. A report of the findings is to be communicated to the other Contract-

de af luftfartsselskabet på dens territorium indtjente indtægter, som overstiger udgifterne i forbindelse med befordringen af passagerer, post og fragt i overensstemmelse med almindelige bestemmelser på hver kontraherende parts territorium. Såfremt betalingssystemet mellem de kontraherende parter er underkastet en særlig aftale, skal denne aftale finde anvendelse i stedet for denne artikels bestemmelser.

#### Artikel X

Hver kontraherende part har ret til efter samråd med den anden kontraherende part at nægte at acceptere udpegelsen af et luftfartsselskab samt at tilbageholde, tilbagekalde eller opstille behørigte betingelser, som den måtte anse for nødvendige med hensyn til en driftstilladelse, såfremt den ikke finder det godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten til og den effektive kontrol med luftfartsselskabet beror hos den anden kontraherende part eller dens statsborgere, eller i tilfælde af, at den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskab undlader at overholde den førstnævnte kontraherende parts love og bestemmelser. I tilfælde af, at den ene kontraherende part træffer forholdsregler i medfør af denne artikel, skal den anden kontraherende parts rettigheder i henhold til artikel XIV ikke præjudiceres.

#### Artikel XI

1) Hver kontraherende part forpligter sig til at tilbyde bistand på sit territorium til et den anden kontraherende part tilhørende nødstedt luftfartøj, som er brugt til udnyttelse af nærmere angivet lufttrafik; den nævnte bistand skal udføres på samme måde, som hvis det drejede sig om dens egne luftfartøjer, der anvendes i lignende international lufttrafik.

2) I tilfælde af, at en ulykke skulle ske for et sådant luftfartøj medførende død eller personskade eller alvorlig skade på luftfartøj eller ejendom, skal den kontraherende part, på hvis territorium ulykken sker, undersøge forholdene omkring ulykken. Den kontraherende part, som luftfartøjet tilhører, skal være berettiget til at sende observatører, der skal hjælpe til med undersøgelsen. En rapport om resultatet skal af den part, der leder



ing Party by the Party conducting the investigation.

#### Article XII

(1) ) 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 to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of the present Agreement and the Annexes thereto.

(2) 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 ninety (90) days of the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

#### Article XIII

(1) Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its desire to terminate this Agreement. Such notices shall be simultaneously communicated to the other Contracting Party and the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall then terminate one year after the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by Agreement before the expiry of this period.

(2) In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### Article XIV

(I) If any disputes arise between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement and/or its Annex, the Contracting Parties shall in

undersøgelsen, sendes til den anden kontraherende part.

#### Artikel XII

I) I det nære samarbejdes ånd skal de kontraherende parter luftfartsmyndigheder rådføre sig med hinanden fra tid til anden med henblik på at sikre gennemførelsen og tilfredsstillende overholdelse af bestemmelserne i denne overenskomst og tillæggene dertil.

2) Såfremt en af de kontraherende parter finder det ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i denne 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 halvfems (90) dage fra anmodningens dato. Alle ændringer, som er blevet aftalt på denne måde, skal træde i kraft, når de er blevet bekræftet gennem diplomatiske notevekslinger.

3) Ændringer i denne overenskomsts tillæg kan foretages ved direkte aftale mellem de kontraherende parter kompetente luftfartsmyndigheder.

#### Artikel XIII

I) Hver kontraherende part kan til enhver tid give den anden kontraherende part skriftlig meddelelse om sit ønske om at bringe denne overenskomst til ophør. Sådanne opsigelser skal fremsendes samtidig til den anden kontraherende part og Organisationen for international civil Luftfart. Denne overenskomst skal da ophøre et år efter datoen for den anden parts modtagelse af opsigelsen, medmindre opsigelsen efter aftale trækkes tilbage før denne periodes udløb.

2) Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses som modtaget fjorten dage efter, at Organisationen for international civil Luftfart har modtaget opsigelsen.

#### Artikel XIV

I) Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af denne overenskomst og/eller dens tillæg, skal de kontrahe-

the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation they hereby agree to refer the dispute for decision to an arbitral tribunal.

(2) The arbitral tribunal shall be composed of three members. Each of the two Contracting Parties shall designate one arbitrator, and the two arbitrators shall agree on the designation of a national of a third country for chairmanship. If the arbitrators have not been designated within sixty days from the date on which one of the two Contracting Parties have proposed settlement of the dispute by arbitration, or, if in the course of the following thirty days arbitrators have not agreed on the designation of a chairman, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to proceed with the necessary designation on behalf of the Contracting Parties. If the President is a national of either Contracting Party, or, if he is otherwise prevented, the Vice President deputising for him shall make the necessary designation.

(3) The decision of the arbitral tribunal shall be by majority vote. Such decision shall be binding on both Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own arbitrator as well as of its representation at the arbitral proceeding. The cost of the chairman and any other cost incidental to the arbitration shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

(4) If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with the decision given under paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold, or revoke any rights which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline of the said Contracting Party in default.

rende parter først søge at bilægge den ved forhandling dem imellem. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at opnå en ordning ved forhandling, er de hermed enige om at henvise tvisten til afgørelse af en voldgiftsdomstol.

2) Voldgiftsdomstolen skal være sammensat af tre medlemmer. Begge de to kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand, og de to voldgiftsmænd skal enes om udpegelsen af en statsborger fra et tredieland til formand. Hvis voldgiftsmændene ikke er blevet udpeget inden tres dage fra den dato, på hvilken en af de kontraherende parter har foreslået afgørelse af tvisten ved voldgift, eller hvis voldgiftsmændene ikke i løbet af de følgende tredive dage er blevet enige om udpegelse af en formand, kan hver kontraherende part anmode præsidenten for Organisationen for international civil Luftfarts råd om at foretage den nødvendige udpegelse på de kontraherende parters vegne. Hvis præsidenten er statsborger hos en af de kontraherende parter, eller hvis han på anden måde er forhindret, skal vicepræsidenten, der optræder som stedfortræder for ham, foretage de nødvendige udpegelser.

3) Voldgiftsdomstolens afgørelse skal træffes ved stemmeflerhed. En sådan afgørelse skal være bindende for begge kontraherende parter. Hver kontraherende part skal afholde omkostningerne for sin egen voldgiftsmand, tillige med udgifterne ved sin repræsentation i voldgiftsproceduren. Formandens omkostninger og alle andre omkostninger, som følger med voldgiften, skal bæres ligeligt mellem de kontraherende parter. I alle andre henseender skal voldgiftsdomstolen selv bestemme sin egen procedure.

4) Såfremt og så længe en kontraherende part eller det af en kontraherende part udpegede luftfartsselskab undlader at efterkomme den afgørelse, der er truffet efter denne artikels stk. 3), kan den anden kontraherede part begrænse, tilbageholde eller tilbagekalde enhver rettighed, som den i henhold til denne overenskomst har tilstået den kontraherede part, der har gjort sig skyldig i misligholdelsen, eller til det udpegede luftfartsselskab fra den nævnte kontraherede part, der har gjort sig skyldig i misligholdelsen.

## Article XV

In the event of a general multilateral Air Transport Convention accepted by both Contracting Parties entering into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Any discussion with a view to determining the extent to which the present Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention, shall take place in accordance with paragraphs (2) & (3) of Article XII of the present Agreement.

## Article XVI

The present Agreement and its Annexes and any subsequent amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

## Article XVII

This Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedure and the Agreement shall come into force on the day of the exchange of diplomatic notes confirming such approval. However, this Agreement shall be provisionally applicable by each Contracting Party immediately from the date of signature.

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

Done in two original copies which are both authentic, on this eighteenth day of April 1978 at Copenhagen in the English Language.

For the Government of  
the Kingdom of Denmark  
Kampmann

For the Government of  
the Republic of Liberia  
William E. Dennis Jr.

## Artikel XV

I tilfælde af, at en almindelig multilateral luftfartskonvention, som er godkendt af begge kontraherende parter, træder i kraft, skal den multilaterale konventions bestemmelser være gældende. Enhver drøftelse med henblik på at bestemme i hvilket omfang denne overenskomst er ophævet, erstattet, ændret eller suppleret af den multilaterale konventions bestemmelser, skal finde sted i overensstemmelse med denne overenskomsts artikel XII, stk. 2) og 3).

## Artikel XVI

Denne overenskomst og dens tillæg og alle senere ændringer deri skal registreres i Organisationen for international civil Luftfart.

## Artikel XVII

Denne overenskomst skal godkendes af hver kontraherende part i overensstemmelse med dens forfatningsmæssige procedure, og overenskomsten skal træde i kraft på den dato, der udveksles diplomatiske noter, som bekræfter en sådan godkendelse. Denne overenskomst skal dog være midlertidigt gældende for begge kontraherende parter straks fra undertegningsdatoen.

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

Udfærdiget i to originaleksemplarer, som begge er autentiske, på det engelske sprog, den attende april 1978 i København.

For Kongeriget  
Danmarks regering  
Kampmann

For Republikken  
Liberias regering  
William E. Dennis Jr.

---

ANNEX  
(Route Schedule)

L Routes to be operated by the designated airline of the Government of the Kingdom of Denmark:

---

Column 1 Point in Denmark	Column 2 Intermediate Points	Column 3 Point in Liberia	Column 4 Points Beyond
---------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	------------------------------

---

IL Routes to be operated by the designated airline of the Government of the Republic of Liberia:

---

Column 1 Point in Liberia	Column 2 Intermediate Points	Column 3 Point in Denmark	Column 4 Points Beyond
---------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	------------------------------

---

TILLÆG  
(Ruteliste)

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

---

Kolonne 1 Plads i Danmark	Kolonne 2 Mellemliggende pladser	Kolonne 3 Plads i Liberia	Kolonne 4 Pladser derudover
---------------------------------	--	---------------------------------	-----------------------------------

---

II. Ruter, der skal beflyves af det af Republikken Liberias regering udpegede luftfartsselskab:

---

Kolonne 1 Plads i Liberia	Kolonne 2 Mellemliggende pladser	Kolonne 3 Plads i Danmark	Kolonne 4 Pladser derudover
---------------------------------	--	---------------------------------	-----------------------------------

---

Copenhagen, April 18, 1978

Your Excellency,

With reference to the Air Services Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of Liberia, I have the honour to notify you that, in accordance with Article II of the Agreement, the Danish Government designate Det Danske Luftfartsselskab AIS (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 Luftfartsselskab A/S (DDL) cooperating with Det Norske Luftfartsselskab AIS (DNL) and AB Aerotransport (ABA) under the name 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 Luftfartsselskab 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 Luftfartsselskab AIS (DDL) and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefore.

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

**Kampmann**

Minister for Inland Revenue,  
Customs and Excise

His Excellency  
William E. Dennis Jr.  
Minister of Commerce,  
Industry and Transportation,  
Liberian Embassy  
Copenhagen

København, den 18. april 1978

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Kongeriget Danmarks regering og Republikken Liberias regering har jeg den ære at meddele Dem, at den danske regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel II udpeger Det Danske Luftfartsselskab AIS (DDL) til at drive de ruter, der er angivet i det til overenskomsten knyttede tillæg.

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:

- 1) Det Danske Luftfartsselskab AIS (DDL), der samarbejder med Det Norske Luftfartsselskab A/S (DNL) og AB Aerotransport (ABA) under navnet Scandinavian Airlines System (SAS), kan drive de ruter, hvortil det er blevet udpeget i henhold til overenskomsten med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende det ene af de to andre luftfartsselskaber eller dem begge.
- 2) I det omfang Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartsselskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som om de var luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL), og de kompetente danske myndigheder og Det Danske Luftfartsselskab AIS (DDL) påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til overenskomsten.

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

**Kampmann**

Minister for skatter og afgifter

Hans Excellence  
William E. Dennis Jr.  
Minister for handel,  
industri og transport  
Liberias ambassade,  
København

Copenhagen, April 18, 1978

København, den 18. april 1978

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date, relating to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Liberia and the Government of the Kingdom of Denmark signed today.

The Government of the Republic of Liberia confirms the following understanding reached in the course of the negotiations preceding the signature of the Agreement:

- (1) Det Danske Luftfartselskab *AI S* (DDL) cooperating with Det Norske Luftfartselskab *AIS* (DNL) and AB Aerotransport (ABA) under the name 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 *AIS* (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 *AIS* (DDL) and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab *AI S* (DDL) shall accept full responsibility under the Agreement therefore.

Deres Excellence.

Jeg har den ære at bekræfte modtagelsen af Deres brev af dags dato angående den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Republikken Liberias regering og Kongeriget Danmarks regering.

Republikken Liberias regering bekræfter, at der under de forhandlinger, som er gået forud for overenskomstens undertegnelse, er opnået enighed om følgende:

- 1) Det Danske Luftfartselskab *AI S* (DDL), der samarbejder med Det Norske Luftfartselskab *AI S* (DNL) og AB Aerotransport (ABA) under navnet Scandinavian Airlines System (SAS), kan drive de ruter, hvortil det er blevet udpeget i henhold til overenskomsten med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende det ene af de to andre luftfartsselskaber eller dem begge.
- 2) I det omfang det Danske Luftfartselskab *AI S* (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartsselskaber, finder overenskomstens bestemmelser anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som om de var luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende Det Danske Luftfartselskab *A/S* (DDL), og de kompetente danske myndigheder og Det Danske Luftfartselskab *AI S* (DDL) påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til overenskomsten.

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

William E. Dennis Jr.  
Minister of Commerce,  
Industry and Transportation

His Excellency  
Jens Kampmann  
Minister for Inland  
Revenue, Customs and Excise, Copenhagen

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

William E. Dennis Jr.  
Minister for handel,  
industri og transport

Hans Excellence  
Jens Kampmann,  
Minister for skatter og afgifter,  
København

Overenskomsten trådte i medfør af artikel 17 endeligt ikraft den 27. december 1984.

Udenrigsministeriet, den 2. juli 1985

UFFE ELLEMANN-JENSEN