

Bekendtgørelse

af

luftfartsoverenskomst af 13. november 1970 med Tyrkiet.

Den 13. november 1970 undertegnedes i Ankara en luftfartsoverenskomst mellem Danmark og Tyrkiet.

Overenskomsten med dertil hørende tillæg og noteveksling har følgende ordlyd (den tyrkiske tekst er udeladt her):

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

The Government of the Kingdom of Denmark and the Government of the Republic of Turkey,

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

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,
Have agreed as follows:

Article 1
Definitions

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

(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, which have been approved by both parties.

(b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Kingdom of Denmark, the Ministry of Public Works and any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Ministry, and in the case of the Republic of Turkey, the Minister of Communications and any person or body authorised to perform any functions exercised by the said Minister.

(c) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 of the Agreement.

Oversættelse.

LUFTFARTSOVERENSKOMST
mellem Kongeriget Danmarks regering og
Republikken Tyrkiets regering

Kongeriget Danmarks regering og Republikken Tyrkiets regering,

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

som ønsker at indgå en overenskomst med det formål at oprette luftruter mellem og ud over deres respektive territorier,
er kommet overens om følgende:

Artikel 1
Definitioner

I nærværende overenskomst skal, medmindre andet følger af sammenhængen:

a) Udtrykket „konventionen“ betyde konventionen om international civil luftfart, som åbnedes for undertegnelse i Chicago den 7. 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, som er blevet godkendt af begge parter.

b) Udtrykket „luftfartsmyndigheder“ for Kongeriget Danmarks vedkommende betyde ministeriet for offentlige arbejder samt enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udøve nogen af de funktioner, som varetages af nævnte ministerium, og for Republikken Tyrkiets vedkommende betyde ministeren for kommunikation samt enhver person eller ethvert organ, der er bemyndiget til at udøve nogen af de funktioner, som varetages af nævnte minister.

c) Udtrykket „udpeget luftfartsselskab“ betyde et luftfartsselskab, som er blevet udpeget og godkendt i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3.

(d) The term "territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention.

(e) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Article 96 of the Convention.

(f) The term "capacity" means:

in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

in relation to a specified air service, 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.

Article 2
Traffic Rights

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 to the present Agreement. 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, and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of putting down and taking up international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in paragraph (1) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

d) Udtrykket „territorium“ have den betydning, der er angivet i konventionens artikel 2.

e) Udtrykkene „lufttrafik“, „international lufttrafik“, „luftfartsselskab“ samt „teknisk landing“ have den betydning, der er angivet i konventionens artikel 96.

f) Udtrykket „kapacitet“:

i forbindelse med et luftfartøj betyde den disponible nyttelast af det pågældende luftfartøj på en rute eller del af en rute;

i forbindelse med en bestemt lufttrafik betyde kapaciteten af det luftfartøj, der anvendes i denne trafik, ganget med det antal flyvninger, som dette luftfartøj udfører i en given periode på en given rute eller del af en rute.

Artikel 2
Trafikrettigheder

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 til nærværende overenskomst angivne ruter. Sådan trafik og sådanne ruter benævnes i det efterfølgende henholdsvis „den aftalte trafik“ og „de angivne ruter“. De af hver kontraherende part udpegede luftfartsselskaber skal ved udførelsen af aftalt 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 samt
- c) at foretage landinger på nævnte territorium på de pladser, som er angivet for den pågældende rute i tillægget til nærværende overenskomst, med det formål at afsætte og optage passagerer, fragt og post i international trafik.

2. Intet i denne artikels stk. 1 skal anses for at give en kontraherende parts luftfartsselskaber ret til på den anden kontraherende parts territorium at optage passagerer, fragt eller post, som befordres mod vederlag og er bestemt for en anden plads på denne anden kontraherende parts territorium.

Article 3
Operation Authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for 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 authorisations.

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 authorisations 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 the substantial ownership and the 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 authorised in accordance with the provisions of the present Agreement, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that arrangements set out in Articles 8 and 9 and the Annexes to this Agreement have been completed.

Article 4
Revocation and Suspension

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agree-

Artikel 3
Driftstilladelser

1. Hver kontraherende part skal have ret til over for den anden kontraherende part skriftligt at udpege et eller flere luftfartsselskaber til at drive den aftalte trafik på de angivne ruter.

2. Ved modtagelsen af meddelelsen 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 luftfartsselskaber 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 vilkår, der er foreskrevet i medfør af de love og bestemmelser, som normalt og med rimelighed anvendes af nævnte myndigheder på driften af 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 den 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 godkendt i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende overenskomst, kan det når som helst påbegynde driften af den aftalte trafik, forudsat at de i artiklerne 8 og 9 samt tillæggene til denne overenskomst omhandlede dispositioner er blevet gennemført.

Artikel 4
Tilbagekaldelse og suspension

1. Hver kontraherende part skal være berettiget til at tilbagekalde en driftstilladelse eller til at suspendere et af den anden kontraherende part udpeget luft-

ment 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 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 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 and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5
Exemption from Customs and Other Duties and Taxation

1. Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

fartsselskabs udøvelse af de i nærværende overenskomsts artikel 2 angivne rettigheder eller til at foreskrive sådanne betingelser, som den måtte anse for påkrævede for udøvelsen af disse rettigheder:

- a) i ethvert tilfælde, hvor den ikke finder det godtgjort, at en væsentlig del af ejendomsretten 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 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 absolut nødvendig for at forebygge yderligere overtrædelser af love og bestemmelser, skal denne ret kun gøres gældende efter drøftelse med den anden kontraherende part.

Artikel 5
Fritagelse for told og andre afgifter og skatter

1. Luftfartøjer, der benyttes i international trafik af de af begge kontraherende parter udpegede luftfartsselskaber, såvel som deres sædvanlige udstyr, beholdninger af brændstof og smørelie samt luftfartøjsforråd (herunder levnedsmidler, drikkevarer og tobak) om bord i disse luftfartøjer skal ved ankomst til den anden kontraherende parts territorium være fritaget for samtlige toldafgifter, undersøgelsesgebyrer og andre afgifter eller skatter under forudsætning af, at sådant udstyr og sådanne forsyninger forbliver om bord i luftfartøjerne, indtil de genudføres eller forbruges på den del af flyvningen, der udføres over dette territorium.

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 the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on international services by the designated airlines 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 6

Storage of Airborne Equipment and Supplies

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 the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 7

Direct Transit Traffic

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.

2. Fritaget for de samme afgifter og skatter med undtagelse af afgifter for ydede tjenester er desuden:

- a) luftfartøjsforråd, som er taget om bord på en kontraherende parts territorium, inden for de af nævnte kontraherende parts myndigheder fastsatte grænser og til 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 luftfartsselskaber;
- c) brændstof og smørelie bestemt til forsyning af luftfartøjer, der af den anden kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber 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 ovenfor under pkt. a, b og c omhandlede materialer kan forlanges opbevaret under toldopsyn eller toldkontrol.

Artikel 6

Opbevaring af luftfartøjsudstyr og forsyninger

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 genudføres eller på anden måde afhændes i overensstemmelse med toldvedtægterne.

Artikel 7

Direkte transittrafik

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

Article 8 *Capacity Provisions*

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 airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable 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.

4. The right of the designated airline of either Contracting Party to carry traffic between points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third countries on the specified routes shall be exercised in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) the traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline,
- (b) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area, and
- (c) the requirements of through airline operations.

5. The capacity and frequency of the services agreed by the Aeronautical Authorities of the Parties in application of paragraphs 1, 2, 3 and 4 above may be reviewed and revised from time to time at the request of either of the said Authorities after consultations in a spirit of close co-operation.

Artikel 8

Bestemmelser vedrørende kapaciteten

1. Der skal være rimelig og lige adgang for begge de kontraherende parts 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 luftfartsselskaber tage hensyn til den anden kontraherende parts luftfartsselskabers interesser, således at den trafik, som de sidstnævnte driver på de samme ruter eller dele deraf, ikke påvirkes på utilbørlig måde.

3. Den aftalte trafik, der drives af de kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber, skal være nøje afpasset efter publikums behov for befordring på de angivne ruter og skal have til hovedformål at tilvejebringe en rimelig kapacitet, som er tilstrækkelig til at tilfredsstille det løbende og med rimelighed forventede behov for befordring af passagerer, fragt og post, kommende fra eller bestemt for det territorium, der tilhører den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet.

4. Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskabs ret til at befordre trafik mellem pladser på den anden kontraherende parts territorium og pladser på tredjelandes territorium på de angivne ruter skal udøves i overensstemmelse med de almindelige principper om, at kapaciteten skal afpasses efter:

- a) trafikbehovet til og fra det territorium, der tilhører den kontraherende part, som har udpeget luftfartsselskabet;
- b) trafikbehovet i det område, gennem hvilket ruten passerer, under hensyntagen til anden trafik, etableret af luftfartsselskaber i de stater, som området omfatter, samt
- c) behovet for drift af gennemgående luft-ruter.

5. Den af parternes luftfartsmyndigheder under anvendelse af ovenstående stk. 1, 2, 3 og 4 aftalte trafiks kapacitet og frekvens kan efter anmodning af hver af de nævnte myndigheder fra tid til anden tages op til fornyet bedømmelse og revideres efter drøftelser i det nære samarbejdes ånd.

Article 9
Tariffs

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the transportation of passengers, freight and mail and the conditions of transport on which they depend, including prices or conditions for agency and other auxiliary services.

2. The tariffs to be charged by the airlines of one Party for the carriage to or from the territory of the other 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.

3. The tariffs referred to in paragraph 2 of this Article shall, if possible, be agreed, through consultations, by the airlines concerned of both Parties, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association and the Universal Postal Union for the working out of tariffs.

4. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. Such approval may be given formally; if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 4, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4, the aeronautical authorities may agree that the period within which disapproval must be notified may be less than thirty (30) days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this Article, or if during the period of thirty (30) days referred to in paragraph 5, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3, the aeronautical authorities of the two Parties shall endeavour to fix the tariff by mutual agreement.

Artikel 9
Takster

1. I de følgende afsnit betyder udtrykket „takst“ de priser, der skal betales for befordring af passagerer, fragt og post samt de befordringsbetingelser, som de afhænger af, herunder priser eller betingelser for agentur og andre hjælpetjenester.

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

3. De i denne artikels stk. 2 omhandlede takster skal så vidt muligt aftales gennem konsultationer mellem begge parters luftfartsselskaber, og en sådan aftale skal, hvor det er muligt, indgås under anvendelse af Den internationale Sammenslutning af Luftfartsselskabers og Verdenspostunionens procedurer for fastsættelse af takster.

4. De således aftalte takster skal forelægges begge parters luftfartsmyndigheder til godkendelse mindst halvfems (90) dage før deres foreslåede ikrafttrædelsesdato; i særlige tilfælde kan denne tidsfrist forkortes, forudsat at nævnte myndigheder samtykker heri.

5. En sådan godkendelse kan gives formelt; hvis ingen af luftfartsmyndighederne har gjort indvendinger inden tredive (30) dage fra forelæggelsesdatoen i overensstemmelse med stk. 4, skal disse takster anses som godkendt. I tilfælde af, at forelæggelsesfristen forkortes, som omtalt i stk. 4, kan luftfartsmyndighederne enes om, at den frist, inden for hvilken der skal fremsættes indvending, kan være under tredive (30) dage.

6. Såfremt der ikke kan opnås enighed om en takst i henhold til stk. 3 i denne artikel, eller såfremt en luftfartsmyndighed i løbet af den i stk. 5 nævnte tredive (30) dages periode underretter den anden luftfartsmyndighed om, at den har indvendinger imod en takst, der er aftalt i henhold til bestemmelserne i stk. 3, skal de to parters luftfartsmyndigheder søge at fastsætte taksten ved indbyrdes aftale.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 6, the dispute shall be settled in accordance with the provisions in the relevant bilateral air transport agreement for the settlement of disputes.

8. 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 six (6) months after the date on which it otherwise would have expired.

Article 10
Financial Provisions

1. Either Contracting Party agrees to pay in accordance with its national exchange regulation, the excess of receipts over expenditure achieved on its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, mail shipment, and freight by the designated airline of the other Contracting Party, in any convertible foreign exchange to be mutually agreed by both parties.

2. The required foreign currency for the transfer of above mentioned receipts will be allocated or transferred by the Central Bank or any other authorised National Bank of both parties. Where a payment Agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of this Agreement.

Article 11
Consultation and Statistics

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. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic

7. Såfremt luftfartsmyndighederne ikke kan blive enige om en takst, der er forelagt dem i henhold til denne artikels stk. 4, eller om fastsættelsen af en takst i henhold til stk. 6, skal tvisten afgøres i overensstemmelse med bestemmelserne i den relevante bilaterale luftfartsoverenskomst om afgørelse af tvistigheder.

8. En i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel fastsat takst skal forblive i kraft, indtil en ny takst er blevet fastsat. En takst skal dog ikke i medfør af nærværende stykke have fortsat gyldighed i mere end seks (6) måneder ud over den dato, på hvilken dens gyldighed ellers skulle være ophørt.

Artikel 10
Finansielle bestemmelser

1. Hver kontraherende part er indforstået med i henhold til sine nationale valuta-bestemmelser at betale 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 kontraherende parts udpegede luftfartsselskab, i en hvilken som helst konvertibel fremmed valuta, om hvilken begge parter træffer indbyrdes aftale.

2. Den for overførsel af ovennævnte indtægter fornødne fremmede valuta vil blive bevilget eller overført af begge parters centralbank eller anden autoriseret national bank. Hvor der foreligger en betalingsaftale mellem de kontraherende parter, skal betalingen finde sted i overensstemmelse med bestemmelserne i denne aftale.

Artikel 11
Konsultation og statistik

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

2. Hver af de kontraherende parters luftfartsmyndigheder skal efter anmodning tilsende den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder sådanne periodiske

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 airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the on line origins and destinations of such traffic.

Article 12
Modifications

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement and the Annexes thereto, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation which may be between the aeronautical authorities and which may be through discussions 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 when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

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

Article 13
Conformity with Multilateral Conventions

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

Article 14
Termination

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 Organisation. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice

eller andre statistiske oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med henblik på en bedømmelse af den kapacitet, der af den første kontraherende parts udpegede luftfartsselskaber indsættes i den aftalte trafik. Sådanne oplysninger skal omfatte samtlige data, der er nødvendige for at fastslå omfanget af den trafik, som disse luftfartsselskaber befordrer i den aftalte trafik, samt sådan trafiks oprindelses- og bestemmelsessteder på ruterne.

Artikel 12
Ændringer

1. Såfremt en af de kontraherende parter finder det ønskeligt at ændre nogen bestemmelse i nærværende overenskomst og dens tillæg, kan den anmode om konsultation med den anden kontraherende part. En sådan konsultation, som kan finde sted mellem luftfartsmyndighederne, og som kan foregå mundtligt eller skriftligt, skal påbegyndes inden for et tidsrum af tres (60) dage fra anmodningens dato. Enhver således aftalt ændring træder i kraft, når den er blevet stadfæstet ved udveksling af diplomatiske noter.

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

Artikel 13
Overensstemmelse med multilaterale konventioner

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 14
Ophør

Hver kontraherende part kan når som helst 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

by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by Agreement before the expiry of this period. In absence of acknowledgement 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 Organisation.

Article 15
Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this present Agreement and the Annexes thereto, 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 Contracting 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 Organisation 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 tribunal.

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

4. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

kontraherende parts modtagelse af opsigelsen, medmindre opsigelsen ifølge aftale trækkes tilbage inden denne periodes udløb. Såfremt den anden kontraherende part undlader at anerkende modtagelsen, skal opsigelsen anses som modtaget fjorten (14) dage efter, at Organisationen for international civil Luftfart har modtaget den.

Artikel 15
Afgørelse af tvistigheder

1. Såfremt der mellem de kontraherende parter opstår nogen tvist angående fortolkningen eller anvendelsen af nærværende overenskomst og tillæggene dertil, skal de kontraherende parter først søge at bilægge den ved forhandling.

2. Dersom det ikke lykkes de kontraherende parter at opnå en ordening ad forhandlingens vej, 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. Hver af de kontraherende parter skal udpege en voldgiftsmand inden for et tidsrum af tres (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 undlader at udpege en voldgiftsmand inden for det angivne tidsrum, eller såfremt den tredje voldgiftsmand ikke udpeges 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 en tredjestat og fungere som formand for voldgiftsdomstolen.

3. De kontraherende parter forpligter sig til at efterkomme enhver i henhold til denne artikels stk. 2 afsagt kendelse.

4. Udgifterne i forbindelse med voldgiftsdomstolen, herunder voldgiftsmændenes honorarer og udgifter, skal deles ligeligt mellem de kontraherende parter.

Article 16

Registrations

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

Article 17

Titles

Titles are inserted in this Agreement at the head of each article for the purpose of reference and convenience and in no way define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.

Article 18

Coming into Force

The present Agreement and the Annexes thereto, which constitute its integral parts shall come into force, after compliance by each Contracting Party with the constitutional requirements, on the date of the exchange of diplomatic notes to this effect.

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

Done at Ankara this thirteenth day of November, 1970 in duplicate in the Turkish and English languages, both texts being equally authentic. However, in case of dispute the English text shall be deemed authentic.

For the Government of the
Kingdom of Denmark

Poul Hartling

For the Government of the
Republic of Turkey

İhsan Sabri Çağlayangil

Artikel 16

Registreringer

Nærværende overenskomst og dens tillæg samt enhver senere ændring heri skal registreres i Organisationen for international civil Luftfart.

Artikel 17

Overskrifter

I denne overenskomst er der ovenover hver artikel indføjede overskrifter i henvisningsøjemed og for nemheds skyld, og de definerer, begrænser eller beskriver på ingen måde denne overenskomsts omfang eller formål.

Artikel 18

Ikrafttræden

Nærværende overenskomst og tillæggene dertil, som udgør integrerende dele af den, skal træde i kraft, efter at hver kontraherende part har opfyldt de forfatningsmæssige krav, på datoen for udvekslingen af diplomatiske noter desangående.

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

Udfærdiget i Ankara den trettende november 1970 i to eksemplarer på det tyrkiske og det engelske sprog, idet begge tekster har samme gyldighed. I tilfælde af uenighed skal den engelske tekst dog anses som autentisk.

For Kongeriget Danmarks
regering

Poul Hartling

For Republikken Tyrkiets
regering

İhsan Sabri Çağlayangil

ANNEX I

Routes to be operated

1. (a) The airline or airlines of Turkey designated by the Government of the Republic of Turkey shall be entitled to operate air services in both directions:

From points in Turkey via intermediate points to Copenhagen and to points beyond.

(b) The right to set down and pick up in the territory of the other Contracting Party traffic embarked in or destined for the territories of third parties is limited to the route:

Points in Turkey via Belgrade and/or Vienna or Budapest and/or Frankfurt to Copenhagen and beyond to Oslo and Stockholm¹⁾ and to other points beyond to be agreed upon in accordance with paragraph 4 of this Annex.

2. (a) The airline or airlines of Denmark designated by the Government of the Kingdom of Denmark shall be entitled to operate air services in both directions:

From points in Denmark via intermediate points to Istanbul and to points beyond.

(b) The right to set down and pick up in the territory of the other Contracting Party traffic embarked in or destined for the territories of third parties is limited to the route:

Points in Denmark via Prague and/or Vienna or Budapest to Istanbul and beyond to Beirut²⁾.

3. Points on any of the above routes may at the option of the designated airline or airlines be omitted on any or all flights provided that such service shall have its starting point in the territory of the Contracting Party designating the airline.

¹⁾ For the time being no local traffic rights may be enjoyed between Copenhagen and Oslo and Stockholm and v. v. Stopover traffic is allowed.

²⁾ No more than the same two of the three designated intermediate points may be utilized in the route or routes to be operated within any schedule period.

TILLÆG I

Ruter, der skal beflyves

1. a) Tyrkiets luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, der er udpeget af Republikken Tyrkiets regering, skal have ret til at drive lufttrafik i begge retninger:

Fra pladser i Tyrkiet via mellemliggende pladser til København og til pladser derudover.

b) Retten til på den anden kontraherende parts territorium at afsætte eller optage trafik, taget om bord på eller bestemt for tredjeparters territorier, er begrænset til ruten:

Pladser i Tyrkiet via Beograd og/eller Wien eller Budapest og/eller Frankfurt til København og derudover til Oslo og Stockholm¹⁾ samt til andre pladser derudover, der skal aftales i overensstemmelse med stk. 4 i dette tillæg.

2. a) Danmarks luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, der er udpeget af Kongeriget Danmarks regering, skal have ret til at drive lufttrafik i begge retninger:

Fra pladser i Danmark via mellemliggende pladser til Istanbul og til pladser derudover.

b) Retten til på den anden kontraherende parts territorium at afsætte eller optage trafik, taget om bord på eller bestemt for tredjeparters territorier, er begrænset til ruten:

Pladser i Danmark via Prag og/eller Wien eller Budapest til Istanbul og derudover til Beirut²⁾.

3. Pladser på enhver af de ovenstående ruter kan efter det eller de udpegede luftfartsselskabers valg udelades på én eller samtlige flyvninger, forudsat at sådan trafik har sit udgangspunkt på det territorium, som tilhører den kontraherende part, der udpeger luftfartsselskabet.

¹⁾ For nærværende kan ingen lokale trafikrettigheder udnyttes mellem København og Oslo og Stockholm og v. v. Stop-over trafik er tilladt.

²⁾ Kun de samme to af de tre angivne mellemliggende pladser må benyttes på den eller de ruter, der skal beflyves inden for en fartsplansperiode.

4. Either of the Contracting Parties may request the inclusion in their services of points or additional points beyond the territory of the other Contracting Party or between the territories of the Contracting Parties. This request is subject to the approval of the aeronautical authority of the other Contracting Party.

ANNEX II

Approval of Flight Schedules

1. The designated airline or airlines of either Contracting Party shall submit its flight schedules, including the type of equipment, for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party on each schedule period (summer and winter) not later than (45) forty-five days prior to the effective date of schedules.

2. Before the submission of the flight schedules by the designated airline or airlines of either Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, the airlines concerned of both Contracting Parties shall consult between themselves with a view to agreeing on the schedules. The aeronautical authorities receiving such flight schedules may approve, disapprove them or suggest modifications thereto. In any case, the services to be operated on the specified routes by the designated airline or airlines of either Contracting Party, may not be commenced or changed before the approval by the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

4. Hver af de kontraherende parter kan anmode om, at pladser eller yderligere pladser ud over den anden kontraherende parts territorium eller mellem de kontraherende parters territorier inkluderes i deres trafik. Denne anmodning skal forelægges den anden kontraherende parts luftfartsmyndighed til godkendelse.

TILLÆG II

Godkendelse af fartplaner

1. Hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber skal forelægge deres fartplaner, inklusive materieltype, for den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder til godkendelse for hver fartplansperiode (sommer og vinter) senest (45) femogfyrre dage før fartplanernes ikrafttrædelsesdato.

2. Inden hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber forelægger fartplanerne for den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheder, skal begge kontraherende parters luftfartsselskaber rådføre sig med hinanden for at opnå enighed om fartplanerne. Når luftfartsmyndighederne modtager disse fartplaner, kan de godkende dem, unnlade at godkende dem eller foreslå ændringer deri. I hvert tilfælde må den trafik, der skal drives på de angivne ruter af hver kontraherende parts udpegede luftfartsselskab eller luftfartsselskaber, ikke påbegyndes eller ændres før den anden kontraherende parts luftfartsmyndigheds godkendelse foreligger.

Ankara, November 13, 1970.

Your Excellency,

With reference to the Agreement between the Kingdom of Denmark and the Republic of Turkey Relating to Air Services, signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of the Kingdom of Denmark designate Det Danske Luftfartselskab (DDL), forming part of the joint operating Organization, Scandinavian Airlines System (SAS), to operate the routes given in the Annex attached to the Agreement.

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

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL) cooperating with Det Norske Luftfartselskab (DNL) and AB Aerotransport (ABA) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate the Services assigned to it under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

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

Accept, Sir, the assurance of my highest consideration.

Poul Hartling

His Excellency
İhsan Sabri Çağlayangil,
Minister of Foreign Affairs,
Ankara.

Ankara, den 13. november 1970.

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Kongeriget Danmark og Republikken Tyrkiet har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at Kongeriget Danmarks regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3 udpeger Det Danske Luftfartselskab (DDL), som er part i den i fællesskab drevne organisation Scandinavian Airlines System (SAS), til at beflyve de i overenskomstens tillæg angivne ruter.

I denne forbindelse har jeg den ære på min regerings vegne at bekræfte følgende aftale, truffet under de forhandlinger, som er gået forud for overenskomstens undertegnelse:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), der samarbejder med Det Norske Luftfartselskab (DNL) og AB Aerotransport (ABA) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan beflyve de ruter, der er tildelt det i medfør af overenskomsten, med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende det ene af de to andre luftfartsselskaber eller dem begge.

2. I det omfang Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartsselskaber, skal overenskomstens bestemmelser finde anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som om de tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente danske myndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til overenskomsten.

Modtag, hr. udenrigsminister, forsikringen om min mest udmærkede højagtelse.

Poul Hartling

Hans Excellence
udenrigsminister
İhsan Sabri Çağlayangil,
Ankara.

Ankara, November 13, 1970.

Your Excellency,

With reference to the Agreement between the Republic of Turkey and the Kingdom of Denmark Relating to Air Services, signed today, I have the honour to notify Your Excellency that, in accordance with Article 3 of the Agreement, the Government of the Republic of Turkey designate Turkish Airlines (THY) to operate the routes given 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 negotiations preceding the signature of the Agreement:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), cooperating with Det Norske Luftfartselskab (DNL) and AB Aerotransport (ABA) under the designation of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate the services assigned to it under the Agreement with aircraft, crews and equipment of either or both of the other two airlines.

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

Accept, Your Excellency, the assurance of my highest consideration.

Ihsan Sabri Çağlayangil
Minister of Foreign Affairs

His Excellency
Poul Hartling,
Minister of Foreign Affairs of Denmark.

I medfør af artikel 18 trådte overenskomsten i kraft den 11. februar 1974.

Udenrigsministeriet, den 4. april 1974.

Ove Guldberg.

Ankara, den 13. november 1970.

Deres Excellence,

Under henvisning til den i dag undertegnede luftfartsoverenskomst mellem Republikken Tyrkiet og Kongeriget Danmark har jeg den ære at meddele Deres Excellence, at Republikken Tyrkiets regering i overensstemmelse med overenskomstens artikel 3 udpeger Turkish Airlines (THY) til at beflyve de i overenskomstens tillæg angivne ruter.

I denne forbindelse har jeg den ære på min regerings vegne at bekræfte følgende aftale, truffet under de forhandlinger, som er gået forud for overenskomstens undertegnelse:

1. Det Danske Luftfartselskab (DDL), der samarbejder med Det Norske Luftfartselskab (DNL) og AB Aerotransport (ABA) under betegnelsen Scandinavian Airlines System (SAS), kan beflyve de ruter, der er tildelt det i medfør af overenskomsten, med luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende det ene af de to andre luftfartsselskaber eller dem begge.

2. I det omfang Det Danske Luftfartselskab (DDL) benytter luftfartøjer, besætninger og udstyr tilhørende de andre i Scandinavian Airlines System (SAS) deltagende luftfartsselskaber, skal overenskomstens bestemmelser finde anvendelse på sådanne luftfartøjer, besætninger og udstyr på samme måde, som om de tilhørte Det Danske Luftfartselskab (DDL), og de kompetente danske myndigheder og Det Danske Luftfartselskab (DDL) påtager sig det fulde ansvar herfor i henhold til overenskomsten.

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

Ihsan Sabri Çağlayangil
Udenrigsminister

Hans Excellence
Poul Hartling,
Danmarks udenrigsminister.